Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft

nach dem sechsten Abschnitt im dritten Buche des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Ernst Julius Winter
Referendar in Bockwa bei Zwickau i. S.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1905.

Meinem Vater,

Herrn Pfarrer Lic. theol. h. c. Friedrich Julius Winter

in Bockwa.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

Erster Teil.

Die gesetzliche Regelung der Stellung des Empfängers.

§ 1. 1. Vorbemerkung 6

2. Der Transport mit Frachtbrief.

§ 2. a) Erstes Stadium des Transportes 7

§ 3. b) Zweites Stadium des Transportes 11

§ 4. c) Drittes Stadium des Transportes 19

§ 5. d) Viertes Stadium des Transportes 21

§ 6. e) Beendigung des Transportes 24

§ 7. 3. Der Transport ohne Frachtbrief 28

§ 8. 4. Ergänzungen 29

Zweiter Teil.

Die juristische Konstruktion der Stellung des Empfängers.

§ 9. 1. Das Problem 34

2. Das frühere Recht.

§ 10. a) Die Rechte des Empfängers 36

§ 11. b) Die Pflichten des Empfängers 43

3. Das geltende Recht.

§ 12. a) Die rechtliche Grundlage für die Lösung des Problems 47

b) Der Transport mit Frachtbrief.

§ 13. α) Die Rechte des Empfängers 51

§ 14. β) Die Pflichten des Empfängers 78

§ 15. c) Der Transport ohne Frachtbrief 88

§ 16. Anhang: Andere Konstruktionen nach geltendem Recht . 89

Schluß 91

Literaturverzeichnis.

Anschütz und **v. Völderndorff**, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 1. Aufl. 1867/73.

Bericht der 18. Kommission über den Entwurf eines Handelsgesetzbuchs. Stenographische Berichte des Reichstags, 9. Legislaturperiode.

Buchmann, Die Stellung des Adressaten im Frachtgeschäft. Erlanger Doktordissertation. Regensburg 1897.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Denkschrift zu dem Entwurf eines Handelsgesetzbuchs und eines Einführungsgesetzes in der Fassung der dem Reichstag gemachten Vorlage. Berlin 1897.

Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. 1. und 2. Aufl.

Dernburg, Pandekten. 6. Aufl.

Eger, Das deutsche Frachtrecht. 2. Aufl. 1888/90. 3 Bände. (Abkürzung: Eger.)

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Okt. 1899. 2. Aufl. 1901.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. 4 Bände. 1881/85. Hieraus Schott, Bd. 3 Abschnitt 7: Das Transportgeschäft. (Abkürzung: Schott.)

Endemann, Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. 1887.

Endemann, Einführung in das Studium des bürgerlichen Rechts.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. 25 Bände. (Abkürzung: R.O.H.G.)

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. (Abkürzung: R.G.)

Entwurf eines Handelsgesetzbuchs, aufgestellt im Reichsjustizamt.

Entwurf eines Handelsgesetzbuchs, Reichstagsvorlage.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 6. Aufl. 1899.

Gareis, Die Verträge zugunsten Dritter. 1873. (Abkürzung: Gareis.)

v. Gerber-Cosack, System des deutschen Privatrechts. 17. Aufl. 1895.
Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 1. bezw. 2. Aufl.
Hackert, Die Begriffe „Ablieferung", „Abnahme", „Annahme" und „Empfangnahme" im Kauf- und Frachtrecht nach bürgerlichem und Handelsrecht. Rostocker Doktordissertation 1903.
v. Hahn, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 2. Aufl.
Hellwig, Die Verträge auf Leistung an Dritte. 1. Aufl. Leipzig 1899.
C. F. Koch, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch.
Kuhn, Das Frachtgeschäft, in Buschs Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts Bd. 6 S. 335 ff.
K. Lehmann und Ring, Kommentar zu den Nebengesetzen, das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2 von K. Lehmann. 1. Aufl. 1901.
Leutke, Wem steht das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft in den einzelnen Abschnitten der Beförderung zu? Königsberger Doktordissertation 1903.
Makower, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 12. Aufl. 1900.
Mugdan, Die gesamten Materialien zum Bürgerl. Gesetzbuch. Berlin 1899.
Pappenheim, Das Transportgeschäft nach dem Entwurf eines Handelsgesetzbuchs mit Ausschluß des Seehandelsrechts. 1. Aufl. 1896.
Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 1. u. 2. Aufl. 1900.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, herausgegeben von J. Lutz. 1858/63. (Abkürzung: Protokolle.)
Puchelt, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 4. Aufl. 1894. Bearbeitet von R. Foertsch.
Rundnagel, Der Frachtvertrag der Eisenbahnverkehrsordnung als Vertrag zugunsten Dritter, in Egers Eisenbahnrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 19 Heft 3, 1903.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 6. und 7. Aufl. 1900.
Stobbe, Handbuch des deutschen Privatrechts.
Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 3: Das Transportgewerbe. 1880.
Ubach, Berechtigungen und Verpflichtungen des Empfängers gegenüber dem Frachtführer und dem Absender. Leipziger Doktordissertation 1904.
Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. 1880.
Windscheid-Kipp, Pandekten. Frankfurt a. M. 1900/01.

Soweit im vorstehenden nicht besondere Abkürzungen angeführt sind, werden die hier aufgeführten Werke in der Abhandlung nur unter Benennung der Autoren zitiert werden.

Bei Benennung von Paragraphen ohne jede Hinzufügung sind die des Handelsgesetzbuchs (H.G.B.) gemeint. Die allgemein übliche Abkürzung für Bürgerliches Gesetzbuch, B.G.B., wird auch in der Abhandlung angewandt werden.

Einleitung.

Dank den Erfindungen der Neuzeit, vor allem durch die stetig an Bedeutung gewinnende Verwendung von Dampf und Elektrizität im Dienste des Menschen, hat der Verkehr zwischen den einander entferntesten Gegenden der Erde im Verlaufe des 19. Jahrhunderts einen Umfang angenommen, der jede Erwartung bei weitem in Schatten gestellt hat; in wenigen Stunden befördert die Eisenbahn den Touristen, den Geschäftsmann über weite Länderstrecken, innerhalb einiger Sekunden wissen wir vermöge des erdumspannenden Telegraphen, was soeben bei unseren Antipoden sich zugetragen. Aber nicht nur Personen- und Nachrichtenverkehr sind ins Unermeßliche gestiegen, auch der Güteraustausch hat sich ungeahnt entwickelt. Aus Grönland, aus Australien, aus Amerika, aus Indien fließen bei uns die Produkte des Landes und der Arbeit der Nationen zusammen, um die Bedürfnisse des täglichen Lebens uns zu befriedigen; und wenn wir hinwiederum fremde Gegenden und Völker aufsuchen, erinnern uns so vielerlei Gegenstände an heimatlichen Gewerbefleiß und Handel.

Dieser stetig steigende Güterverkehr mußte als notwendige Folgerung eine steigende Bedeutung der wirtschaftlichen Funktion mit sich bringen, die sich mit dem Transport von Gütern von einem Ort zum anderen befaßt. Nicht nur zahlreiche einzelne Gewerbetreibende, auch große Transportanstalten mit umfangreichen Betriebskapitalien, ja sogar bedeutende staatliche Unter-

nehmungen, die Staatseisenbahnen, stellen heutzutage ihre ausschließliche oder wenigstens einen großen Teil ihrer Tätigkeit in den Dienst dieses Zweiges der Güterverteilung. Diese Entwicklung aber des Gütertransportes zu einem so wichtigen und selbständigen Teile der Volks- und Weltwirtschaft mußte auch ein selbständiges Gütertransportrecht hervorbringen oder es, soweit es schon vorhanden war, weiter ausbauen, d. h. eine Summe von Rechtssätzen schaffen über die Beförderung von Gütern von Ort zu Ort durch damit sich ständig und gewerbsmäßig befassende Frachtführer. Indessen konnte auch dabei der Gesetzgeber nicht stehen bleiben. Die Verschiedenheit der Transportwege, zur See, zu Lande, auf Binnengewässern, der Transportmittel, Eisenbahn, Schiff usw., und der Transportunternehmer, Post, Eisenbahnverwaltung, Einzelperson usw., drängte bei der Bedeutung der Güterverbringung nicht nur für Handel und Verkehr, sondern auch unmittelbar für die ganze Volkswirtschaft auch zu einer Spezialisierung des Frachtrechts nach den einzelnen Transportarten. So treten denn heutzutage dem, der sich mit diesem Teile der Gesetzgebung zu befassen hat, eine ganze Reihe von speziellen gesetzlichen Regelungen, geschaffen im engsten Anschluß an jene verschiedenen Transportarten, entgegen.

In erster Reihe sind scharf voneinander zu scheiden das Landfrachtrecht und das Seefrachtrecht. Beide sind im Handelsgesetzbuche vom 10. Mai 1897 behandelt, letzteres im vierten Abschnitt des vierten Buches (§§ 556 ff.), ersteres, dem grundsätzlich neben dem Gütertransport zu Lande auch der auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern untersteht, zunächst im sechsten Abschnitt des dritten Buches (§§ 425 ff.). Hier hat beim Landfrachtrecht der Gesetzgeber die Fälle ins Auge gefaßt, in denen jemand gewerbsmäßig als Frachtführer, oder in denen ein sonstiger Kaufmann, der nicht Frachtführer ist, im Betriebe seines Handelsgewerbes es übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnenge-

wässern auszuführen (§§ 425, 451, 1 Abs. 2 Ziff. 5).[1]) Indessen hat es mit der im 6. Abschnitt des 3. Buches des Handelsgesetzbuches getroffenen Regelung des Landfrachtgeschäfts nicht sein Bewenden. Denn

1. ist in dem eben genannten Teile des H.G.B. in § 452 ausdrücklich bestimmt, daß auf die Beförderung von Gütern durch die Postverwaltungen des Reiches und der Bundesstaaten die Vorschriften des 6. Abschnittes des 3. Buches des H.G.B. keine Anwendung zu finden haben; es greifen hier vielmehr lediglich die besonderen Bestimmungen des Reichspostgesetzes, der Reichs- bezw. Landespostordnungen und ergänzend des Bürgerlichen Gesetzbuches Platz;

2. enthält das schon mehrgenannte dritte Buch des Handelsgesetzbuches in seinem siebenten Abschnitt (§§ 453 ff.), besondere Bestimmungen über die Beförderung von Gütern auf den dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Eisenbahnen, und hier besagt § 454 ausdrücklich, daß die Vorschriften des 6. Abschnittes c. auf das Frachtgeschäft solcher Eisenbahnen nur insoweit Anwendung zu finden haben, als nicht im 7. Abschnitt oder in der Eisenbahnverkehrsordnung (die heute geltende ist die vom 26. Oktober 1899) ein anderes bestimmt ist. Also nur subsidiäre Geltung hat jener 6. Abschnitt hier im Eisenbahnfrachtgeschäft, und zwar lediglich im internen, d. h. innerhalb des Gebietes des Deutschen Reiches sich abwickelnden Eisenbahnfrachtgeschäft. Denn

3. besonderes gilt für das internationale Eisenbahnfrachtgeschäft. Hier ist die Rechtsquelle das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (sog. Berner Übereinkommen). Die Bestimmungen des Handels-

---

[1]) Aus dieser Legaldefinition des Landfrachtgeschäftes in Verbindung mit dem oben Gesagten ergibt sich, daß ein Frachtgeschäft im Sinne des Gesetzes der Fall nicht ist, in dem jemand nicht gewerbsmäßig und als Nichtkaufmann einen Gütertransport übernimmt.

gesetzbuches über das Frachtgeschäft finden insoweit überhaupt keine Anwendung.

4. Was schließlich das Frachtgeschäft auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern anlangt, so untersteht dasselbe, soweit es sich um den Transport auf Schiffen handelt, nicht den Bestimmungen im 6. Abschnitt des 3. Buches des Handelsgesetzbuches, sondern dem Reichsgesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 (jetzt in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898) §§ 26 ff. Nur insoweit hier auf die Vorschriften des genannten 6. Abschnittes ausdrücklich Bezug genommen wird, kommen diese zur Anwendung. Lediglich für den Transport mittels Flößen gelten hier noch in vollem Umfange die Bestimmungen des bezeichneten 6. Abschnittes, da in dem Reichsgesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 besondere Vorschriften über den Frachtvertrag nicht enthalten sind (so Staub S. 1517).

Die Fälle des Landfrachtgeschäftes, in denen die Bestimmungen des 6. Abschnittes des 3. Buches des H.G.B. zur Anwendung zu kommen haben, sind nach dem bisher Gesagten zufolge der zahlreichen Spezialvorschriften gerade für die am häufigsten vorkommenden Arten des Gütertransports zwar bedeutend eingeschränkt. Immerhin ist nicht außer acht zu lassen, daß trotzalledem ein nicht unwichtiger Teil der Frachtgeschäfte — es sei nur an die Dienstmannsinstitute und Paketfahrtunternehmungen erinnert — nach dem genannten Gesetzesabschnitt noch zu beurteilen sind. Seine grundsätzliche und für die Rechtswissenschaft wesentlichste Bedeutung ist dagegen darin zu erblicken, daß in ihm die durch das Frachtgeschäft bestehenden Rechtsverhältnisse zwischen Absender und Frachtführer und zwischen diesem und dem Empfänger besonders klar und grundlegend auch für die obengenannten Sondervorschriften zum Ausdruck gelangt sind. Es wird mithin bei der Lösung grundsätzlicher

Fragen über die aus dem Frachtgeschäft sich ergebenden Rechtsverhältnisse immer in erster Linie auf die Bestimmungen in §§ 425 ff. zurückzugehen sein.

Vielleicht die umstrittenste Frage auf dem Gebiete des Frachtrechtes war schon früher unter der Herrschaft des gemeinen Rechts und ist auch heute noch die nach der Rechtsnatur der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Wie, so fragt man sich, wird der Empfänger aus dem zwischen zwei von ihm verschiedenen Personen abgeschlossenen Vertrage berechtigt und verpflichtet? Man hat dabei, wie schon angedeutet, den normalen Fall zu unterstellen, daß der Absender nicht dadurch mit dem Empfänger identisch ist, daß er an sich selbst das Gut vom Frachtführer transportieren läßt, eine freilich an sich ebenfalls vollkommen zulässige Gestaltung des Frachtgegeschäfts, durch die aber das soeben gestellte Problem bedeutungslos wird. Die Frage der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft soll das Thema der folgenden Abhandlung bilden. Ihre Lösung soll versucht werden unter Zugrundelegung der prinzipiellen Bestimmungen im 6. Abschnitt des 3. Buches des H.G.B.s. Nicht ausgedehnt soll das Thema dagegen auf den ebenfalls dort §§ 444 ff. normierten Fall werden, daß der Frachtführer über seine Verpflichtung zur Auslieferung des Gutes dem Absender einen Ladeschein ausgestellt hat.

Erster Teil.

Die gesetzliche Regelung der Stellung des Empfängers.

§ 1.

1. Vorbemerkung.

Ehe an das eigentliche in der vorliegenden Abhandlung zu erörternde Problem der juristischen Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft als einem zwischen zwei von ihm normalerweise verschiedenen Rechtssubjekten geschlossenen und für ihn daher fremden Vertrage herangetreten werden kann, ist zunächst darzulegen, wie der Gesetzgeber an der oben näher bezeichneten Stelle den Eintritt des Empfängers in die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrage geregelt hat. Zum Vergleiche und zur weiteren Erläuterung des heute geltenden Rechtes soll dabei auf die dasselbe Thema behandelnden Bestimmungen des „Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches" vom Jahre 1861, das bis zum 1. Januar 1900 in Geltung gewesen ist, zurückgegriffen werden. Das Landfrachtgeschäft war dort im 5. Titel des 4. Buches, Art. 390ff. geregelt. Mag immerhin das heutige Recht gegenüber dem früheren, vor dem 1. Januar 1900 in Geltung gewesenen nur in einzelnen Punkten von nicht grundsätzlicher Bedeutung abgeändert worden sein, so wird doch, wie sich zeigen wird, eine Gegenüberstellung jenes und dieses

zur richtigen Erkenntnis der Stellung des Empfängers nach dem neuen Rechte hie und da nicht unbedeutend beitragen. Abgesehen von dem hier nicht zu erörternden Falle, daß vom Frachtführer nach §§ 444 ff. ein Ladeschein ausgestellt ist, sind auf Grund des 6. Abschnitts des 3. Buches des H.G.B. zwei Modalitäten der Ausgestaltung des Frachtgeschäfts gegeben, die dessen Abwicklung und besonders auch die Berechtigung und Verpflichtung des Empfängers aus ihm in verschiedener Weise beeinflussen: 1. Dem Frachtführer kann über den Frachtvertrag vom Absender ein Frachtbrief erteilt sein; 2. der Transport kann auch ohne Frachtbrief erfolgen.

Das Handelsgesetzbuch scheint, wenigstens was die Stellung des Empfängers anlangt, den Fall des Vorhandenseins eines Frachtbriefes als den normalen anzusehen; denn in den den Empfänger betreffenden Bestimmungen der §§ 433 ff. ist stets ein Frachtbrief als ausgestellt angenommen. Dieser Fall soll dementsprechend denn auch zuerst behandelt werden.

2. Der Transport mit Frachtbrief.

§ 2.

a) Erstes Stadium des Transportes.

Das erste Stadium des auf Grund des Frachtvertrages zwischen den Beteiligten bestehenden Rechtsverhältnisses, d. h. der Abschnitt bis zur Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung weist nach dem alten wie nach dem neuen Handelsgesetzbuch allein Rechtsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien, dem Absender und Frachtführer, auf. So kann jener als unbeschränkter dominus negotii diesem jederzeit andere als die ursprünglich erteilten Anweisungen bezüglich des Transportes und der Auslieferung des Gutes erteilen, insbesondere kann er für

den im Frachtbrief bezeichneten Adressaten einen anderen als Empfänger bezeichnen oder statt der Leistung an diesen Aushändigung des Gutes an sich selbst verlangen (§ 433 Abs. 1, übereinstimmend Art. 402 des alten H.G.B.). Eine Grenze findet dieses einseitige Verfügungsrecht des Absenders über das rollende Gut lediglich im Wesen des Frachtvertrages als Werkvertrages.[1]) Der Absender darf durch seine nachträglichen einseitigen Anweisungen nicht die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte des Frachtführers, die wesentlich in der Entrichtung der vereinbarten Vergütung, nicht auch in der Ausführung des Transportes bestehen, beeinträchtigen und auch nicht eine weitergehende Leistung, als sie ursprünglich vereinbart war, vom Frachtführer verlangen, so z. B. durch Anordnung des Weitertransportes oder Rücktransportes nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung (vgl. Puchelt S. 1220 Anm. 6 und R.O.H.G. XVI S. 195).

Der Frachtführer hat es in diesem Stadium des Transportes grundsätzlich nur mit dem Absender zu tun. Er hat deshalb allein dessen Anweisungen, sofern sie sich in den oben festgestellten Grenzen halten, unbedingt und insbesondere ohne Rücksicht auf den Empfänger Folge zu leisten. Eine Auslieferung des unterwegs befindlichen Gutes an diesen darf der Frachtführer nur auf Grund einer besonderen Ermächtigung durch den Absender vornehmen. Kommt der Frachtführer diesen Verpflichtungen nicht nach, haftet er dem Absender nach §§ 429 f.

Ist somit zunächst auch, wie aus dem bisher Gesagten er-

---

[1]) Die unter der Herrschaft des gemeinen Rechts sehr umstrittene Frage nach der Rechtsnatur des Frachtgeschäfts dürfte heute dahin entschieden sein, daß es eine besondere Art des im 7. Titel des 7. Abschn. im 2. Buche (§§ 631 ff.) B.G.B. behandelten Werkvertrages ist. Die dort enthaltenen Grundsätze haben demnach auch auf das Frachtgeschäft ergänzend Anwendung zu finden. A. M. freilich Buchmann S. 9.

hellt, dem Empfänger eine unmittelbare Einwirkung auf das rollende Gut anscheinend nicht möglich, so hat doch das H.G.B. in § 434, übereinstimmend mit Art. 404 des alten H.G.B., bestimmt, daß jener bereits vor der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung dem Frachtführer gegenüber berechtigt sein soll, alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zwecke notwendigen Anweisungen zu erteilen. Dieses Recht des Empfängers zur Sicherstellung des rollenden Gutes umfaßt alle Maßregeln zwecks Abwehr von Schaden, Verlust, Verspätung usw., kurz alle Maßregeln, die die Erhaltung des Gutes und die Ermöglichung seiner rechtzeitigen Weiterbeförderung im Auge haben. Indessen reicht es beispielsweise nicht soweit, daß der Empfänger den Ablieferungsort eigenmächtig abändern könnte (so Staub S. 1529 u. a.). Der Frachtführer hat solchen dem Empfänger nach § 434 zustehenden Anweisungen Folge zu leisten, dessen weitergehenden Anweisungen dagegen, etwa auf Auslieferung des Gutes vor der Ankunft am Ablieferungsort, nur, wenn er vom Absender dazu besonders ermächtigt ist, wie dies das Gesetz am Schlusse des § 434 besonders hervorhebt. Es läßt dabei, wie Eger II S. 280 richtig hervorhebt, die Frage unentschieden, ob diese Auslieferungsermächtigung nur zum Zwecke der weiteren Sicherstellung des Frachtgutes erteilt sein soll, so zwar, daß es der Empfänger nach Beseitigung der Gefährdung zur Beendigung des Transportes wieder an den Frachtführer auszufolgen hat, oder ob jene Auslieferung des Gutes auf Grund der besonderen Ermächtigung des Absenders eine definitive, mithin mit ihr der Transport beendet sein soll. Die Beantwortung dieser Frage wird im einzelnen Falle aus den Umständen und der Absicht der Parteien zu entnehmen sein. Aber auch die nach dem oben Gesagten dem Empfänger gestatteten Anweisungen zwecks Sicherstellung des Gutes hat der Frachtführer nur unbeschadet des dem Absender

nach § 433 Abs. 1 zustehenden Dispositionsrechtes, d. h. nur dann zu befolgen, wenn den Anweisungen jenes keine solchen des letzteren entgegenstehen. Denn der Absender ist ja, wie gezeigt worden ist und der Wortlaut des Gesetzes ohne jeden Zweifel ergibt, in diesem Stadium des Transportes alleiniger dominus negotii; seine Anordnungen gehen deshalb denen des Empfängers, dem nur ein bestimmter Kreis von Rechten zusteht, unbedingt vor, selbst wenn die letzteren die richtigeren sein sollten (so Lehmann § 434 Note 3). Übrigens hat der Frachtführer den an sich gestatteten Anweisungen des Empfängers, da dieser noch keinerlei Recht auf das Frachtgut selbst hat, nicht blindlings Folge zu leisten. Dadurch würde er, falls jene schädlich wären, seine ihm nach §§ 429, 430 obliegende Sorgfaltspflicht gegenüber dem Absender verletzen. Es hat vielmehr der Frachtführer die Anordnungen des Empfängers auf ihre Angemessenheit zu prüfen und darnach seine Maßnahmen zu treffen (Lehmann a. a. O.; Eger II S. 275; R.O.H.G. XII S. 107).

Aus der ganzen bisher erläuterten Stellung des Empfängers in diesem Stadium des Transportes ergibt es sich von selbst, daß er auf Grund des Frachtvertrages zur Erteilung der ihm nach § 434 eingeräumten Anweisungen lediglich berechtigt, nicht auch verpflichtet ist.[1]) Denn er steht hier zunächst weder zum Absender, noch zum Frachtführer in einem Verpflichtungsverhältnis. Allerdings bemerkt Puchelt S. 1227 mit Recht, daß das eigene Interesse den Empfänger in aller Regel veranlassen wird, von dem in § 434 gewährten Rechte Gebrauch zu machen.

---

[1]) So auch Puchelt S. 1227; Eger II S. 272. Abweichend Schott S. 400, der auf Grund der bona fides, die auch zwischen Frachtführer und Empfänger bestehe, im einzelnen Fall dem Frachtführer gegenüber den Ansprüchen des Empfängers eine exceptio doli wegen Unterlassung der fraglichen Anweisungen geben will.

§ 3.

b) Zweites Stadium des Transportes.

Anders gestalten sich bereits die Rechtsbeziehungen zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger im zweiten Stadium des Transportes, das mit der Ankunft des Frachtgutes am Orte der Ablieferung beginnt. Was dieses neue Stadium von dem früheren ganz wesentlich unterscheidet, das ist, daß von jetzt ab der Empfänger das Recht hat, und zwar, wie noch näher ausgeführt werden wird, das eigene, selbständige Recht hat, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen den Frachtführer geltend zu machen. Es tritt hier mithin der Empfänger im Gegensatz zu dem früheren Stadium neben dem Absender als aus dem Frachtvertrag zum Empfang der Leistung und zur Verfügung über das Gut Berechtigter gegenüber dem Frachtführer auf. Wie das Gesetz in § 435 dies näher regelt, soll im folgenden kurz erörtert werden.

1. § 435 sagt, der Empfänger ist berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen den Frachtführer geltend zu machen; also nicht nur der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger, wie dies Art. 405 des alten H.G.B. vorschrieb, sondern auch, wie dies aus dem klaren, gegenüber dem alten Art. 405 ausdrücklich abgeänderten Wortlaut des § 435 hervorgeht, der in anderer Weise vom Absender — etwa durch nachträgliche mündliche Mitteilung an den Frachtführer — bezeichnete Empfänger hat die Rechte aus § 435. Fehlt dagegen die Bezeichnung des Empfängers im Frachtbrief, und unterläßt seine Bezeichnung der Absender auch in anderer Weise, so bleibt lediglich der Absender verfügungsberechtigt. Ist dagegen ein Dritter als Empfänger vorhanden, so ist auch nur er, nicht etwa der hinter ihm stehende Käufer, Eigentümer usw. des Frachtgutes aus § 435 berechtigt (R.O.H.G. XV S. 141 ff.):

der Anspruch dieser Personen auf Aushändigung des Gutes gegen den Empfänger genügt nicht, wie R.O.H.G. XXV S. 330 ausdrücklich ausspricht. Selbstverständlich kann der Empfänger jemanden, also auch beispielsweise den Käufer des Gutes, zur Ausübung seiner Rechte aus § 435 bevollmächtigen oder auch diese ihm abtreten.

Wie oben gesagt, gibt § 435 als den Zeitpunkt des Beginns des Rechtes des Empfängers auf Erfüllung der durch den Frachtvertrag begründeten Rechte die Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung an. Art. 405 des alten H.G.B. dagegen bestimmte, daß mit der Ankunft des Frachtführers am Orte der Ablieferung jenes Recht des Empfängers entstehen sollte. Es mochte sich dabei an die alten Transportverhältnisse zur Zeit, als noch der Frachtfuhrmann die Gütertransporte selbst begleitete, angelehnt haben, welche Unterstellung für die modernen Rechtsverhältnisse der Eisenbahn usw. nicht mehr wohl am Platze ist. Für die Gesetzesauslegung ist diese Verschiedenheit des alten und neuen Rechts insofern von Bedeutung, als es angesichts der klaren Fassung des § 435: „nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung", nicht mehr zweifelhaft sein kann, daß das dem Empfänger daselbst gewährte Recht bei Totalverlust des Gutes während des Transportes überhaupt nicht und bei einer Ankunft, die früher oder später erfolgt als vereinbart, ortsüblich oder den Umständen nach angemessen ist (vgl. § 428), schon bezw. erst mit dieser Ankunft zur Entstehung kommt. Für das alte Recht ist die gegenteilige Meinung mehrfach vertreten worden (so von Puchelt, Thöl, Goldschmidt u. a.).

2. „Die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte", sagt das Gesetz in § 435, ist der Empfänger berechtigt, auszuüben. Also auch hier wieder, wie bereits oben einmal, zeigt sich, daß nicht der Frachtbrief schlechthin allein für die Rechtsbeziehungen zwischen Frachtführer und Empfänger maßgebend sein soll. Denn daß sich der Inhalt der Rechte des Empfängers

gegen den Frachtführer nach der Gestalt des Frachtvertrages, welche er, eventuell nachträglich gegenüber dem vorher ausgestellten Frachtbrief abgeändert, zur Zeit der Rechtsausübung durch jenen tatsächlich hat, und nicht allein nach dem Frachtbrief richten soll, läßt der Wortlaut des Gesetzes, das sehr scharf zwischen Rechten und Pflichten aus dem Frachtvertrag und denen aus dem Frachtbrief zu scheiden weiß (vgl. § 436), wohl ohne Zweifel erkennen. Selbstverständlich ist es für die Rechte des Empfängers gleichgültig, ob er von der ursprünglichen Gestalt des Frachtvertrages und von dessen nachträglicher Abänderung Kenntnis hat oder nicht (Puchelt S. 1229). Herrscht darüber in Theorie und Praxis ziemliche Übereinstimmung,[1]) so ist nicht unbestritten die Frage, in welchem Umfang der Empfänger die durch den Frachtvertrag gegen den Frachtführer begründeten Rechte geltend zu machen in der Lage ist. Vorausgeschickt soll werden, daß er, wie oben bereits angedeutet, diese Rechte „in eigenem Namen" ausüben kann, d. h. das Gesetz gibt ihm ein eigenes, vom Absender unabhängiges selbständiges Recht gegen den Frachtführer, ein Recht, dem er natürlich auch mit allen prozessualischen Mitteln (Klage, Arrest usw.) im eigenen Namen gegen den letzteren Geltung verschaffen kann. Bezüglich der zu erörternden Frage herrscht nun in Wissenschaft und Praxis insoweit Übereinstimmung, als allgemein angenommen wird, daß der Empfänger alle Frachtvertragsrechte geltend machen kann, die seine Person betreffen und die der Frachtführer deshalb ihm gegenüber zu vertreten hat. Diese Rechte beziehen sich nicht nur auf ordnungsmäßige und rechtzeitige Ablieferung des Gutes und Frachtbriefes, sondern auch auf Ersatz des Schadens wegen verspäteter Leistung, wegen

[1]) A. M. freilich Thöl III S. 64 ff.; nach ihm darf der Empfänger nur „die durch den Frachtvertrag gegen den Frachtführer begründeten Rechte, soweit sie aus dem Frachtbriefe ersichtlich sind," geltend machen.

gänzlichen oder teilweisen Verlustes des Gutes und wegen seiner Beschädigung. Es wird ferner allgemein zugegeben, daß der Empfänser, da ihm, wie gesagt, das Gesetz ein eigenes Recht gegen den Frachtführer einräumt, im Falle des Anspruchs auf Schadensersatz seinen eigenen Schaden geltend machen kann, dies um so mehr, da, wie Goldschmidt in der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 26 S. 608 richtig bemerkt, sehr häufig mit Rücksicht auf fremdes weiterreichendes Interesse kontrahiert wird (vgl. auch Lehmann Note 6 zu § 435, Staub S. 1530/1531, Eger II S. 306 u. a.). Die Worte des § 345: „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte" sind mithin nach dieser Auffassung einschränkend dahin zu interpretieren: die durch den Frachtvertrag in der Person des Empfängers zur Entstehung gelangten Rechte. Weitere als die bisher festgestellten Rechte räumt dem Empfänger dagegen Hellwig S. 482 ein; nach ihm soll jener schlechthin alle aus dem Frachtvertrag gegen den Frachtführer begründeten Rechte, auch die speziell den Absender betreffenden, so z. B. dessen Interesse an rechtzeitiger und ordnungsmäßiger Ablieferung des Gutes, ausüben können. Hellwig begründet seinen Standpunkt damit, es solle die Geltendmachung aller Ansprüche in einer Hand vereinigt sein. Welcher von beiden Ansichten beizupflichten ist, wird sich im weiteren Gang der Abhandlung herausstellen (vgl. den II. Teil).

Der Empfänger kann ferner die ihm zustehenden Rechte ohne Unterschied geltend machen, ob er dabei in eigenem oder fremdem Interesse handelt (§ 435), d. h. der Frachtführer kann dem gegen ihn auf Grund von § 435 vorgehenden Empfänger nicht entgegenhalten, daß er in Wahrheit nicht sein Interesse, sondern das eines hinter ihm stehenden Mannes, des Eigentümers usw. des Gutes, wahrnehme. Übrigens wird natürlich dadurch, daß der Empfänger das Interesse eines solchen Dritten, am Frachtvertrag in keiner Weise Beteiligten, vertritt, der

Umfang seiner Rechte aus § 435 in keiner Weise beeinflußt. Aber nur gegen den Frachtführer, sagt ausdrücklich § 435, kann der Empfänger seine Rechte geltend machen, nicht auch gegen einen Dritten, etwa einen Spediteur.

Als Beispiel und besonders häufig vorkommenden Fall der Ausübung der dem Empfänger gegen den Frachtführer verliehenen Rechte benennt § 435 ausdrücklich das Verlangen der Übergabe des Frachtbriefes und der Auslieferung des Gutes. Bezüglich der Begriffe der „Auslieferung" und „Übergabe" herrscht wohl allgemein Übereinstimmung darüber, daß sie dieselbe Bedeutung haben wie der in § 429 vorkommende Ausdruck „Ablieferung" und der in Art. 403 des alten H.G.B. sich findende Ausdruck „Aushändigung", sowie weiter darüber, daß sie vorwiegend wie auch die zuletzt aufgeführten Ausdrücke einen negativen Sinn haben: Aufgabe des Gewahrsams über das Gut durch den Frachtführer, der diesen während des Transportes inne hatte, und zwar Aufgabe im ausdrücklichen oder stillschweigenden Einverständnis des Empfängers und in der Weise, daß dieser weiterhin über das Gut zu verfügen in der Lage ist. Es genügt also einerseits nicht die einfache Avisierung der Ankunft des Gutes und Frachtbriefes am Ablieferungsort gegenüber dem Empfänger oder die bloße Übergabe des Frachtbriefes an Stelle der Auslieferung des Gutes. Anderseits ist nicht notwendig reelle Tradition im Sinne des Sachenrechtes. Näher auf diesen Punkt einzugehen, würde zu weit führen; es sei in dieser Beziehung auf die ausführlicheren Darstellungen bei Puchelt S. 1222ff., Hackerts Arbeit, Staub S. 1530 u. a. verwiesen. Was ferner die Übergabe des Frachtbriefes anlangt, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Empfänger neben der Übergabe nach § 810 B.G.B. zum Zwecke der Kenntnisnahme vom Inhalt des Frachtvertrages auch lediglich Vorlegung des Briefes vom Frachtführer verlangen kann und dies auch im Klagewege (actio ad exhibendum) durchzu-

setzen vermag. Praktische Bedeutung einer solchen Maßnahme des Empfängers gegenüber seinem Recht auf Aushändigung des Frachtbriefes und ihr Grund ist später zu erörtern.

3. Wenn der Empfänger, wie oben festgestellt, nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte die durch den Frachtvertrag gegen den Frachtführer begründeten Rechte erlangt, so erhält er sie doch nicht unbedingt. Denn § 435 sagt ausdrücklich, daß er nur gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen die oben festgestellten Rechte ausüben kann, und daß dementsprechend der Frachtführer nur unter dieser Voraussetzung dem Empfänger zu leisten braucht, also beispielsweise nur gegen Zahlung der Fracht, der sonstigen Spesen, einer eventuellen Nachnahme usw. Der Umfang dieser Verpflichtungen wird auch hier durch den Frachtvertrag, wie er zur Zeit der Geltendmachung der Vertragsrechte durch den Empfänger wirklich gestaltet ist, nicht durch den Inhalt des Frachtbriefes, wie es das alte Handelsgesetzbuch vorschrieb, bestimmt. Weder der Frachtführer noch der Empfänger sind hierbei zur Vorleistung verpflichtet, vielmehr hat die Erfüllung der gegenseitigen Verpflichtungen Zug um Zug zu erfolgen; der Empfänger kann demgemäß seine Rechte gegen den Frachtführer auch nur unter dem Erbieten der Erfüllung der diesem aus dem Frachtvertrag zustehenden Ansprüche geltend machen. Aber wohl gemerkt: durch diese Gesetzesbestimmung ist nach der herrschenden, unbestrittenen Lehre noch keine Verpflichtung des Empfängers auf Grund des Frachtvertrages begründet; vielmehr hat jener in diesem Stadium auf Grund von § 435 lediglich Rechte. Die Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen ist für den Empfänger nur die Bedingung, unter der er die ihm zustehenden Rechte ausüben kann. Der Frachtführer kann deshalb von ihm jetzt noch nicht die Abnahme des Gutes verlangen. Das hat zur Folge, daß die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag ausschließlich und im vollen Umfang

den Absender als den Vertragschließenden treffen, auch soweit sie erst nach dem hier unterstellten Zeitpunkt entstehen (vgl. Hellwig S. 482, Staub S. 1531, R.O.H.G. VI S. 276).

4. Das führt uns auf die Frage: Welche Stellung nimmt in diesem Stadium des Transportes der Absender gegenüber dem Empfänger ein? Zwar hat der letztere, wie oben festgestellt, hier ein eigenes, vom Rechte des Absenders unabhängiges Recht gegenüber dem Frachtführer. Indessen wird dadurch die Stellung des Absenders in keiner Weise berührt. Die Befugnisse des Empfängers aus dem Frachtvertrag gehen neben denen des Absenders her, ohne sie zu beeinträchtigen. Wohl aber sind diese jenen noch entschieden überlegen; denn noch ist der Absender als Kontrahent des Frachtvertrages auch in diesem Stadium in gleicher Weise verfügungsberechtigt wie im ersten Stadium des Transportes. Er kann mithin auch jetzt noch beispielsweise an die Stelle des einen Empfängers, der nun bereits die Rechte aus § 435 erlangt hat, einen anderen als solchen setzen und dadurch die schon entstandenen Rechte des ersten Empfängers durch einseitige Anordnung, der der Frachtführer genau so gut wie vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte Folge zu leisten hat, zunichte machen (§ 433).

5. Aus der obigen Darstellung des Rechtes des Empfängers nach § 435 und aus dem Zweck und Wesen des Frachtvertrages ergibt es sich von selbst, daß der Frachtführer nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte einerseits verpflichtet und anderseits auch berechtigt ist, das Gut nebst Frachtbrief an den Empfänger unverzüglich abzuliefern, selbstverständlich aber nur gegen die Zug um Zug zu erfüllenden Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag. Art. 403 des alten H.G.B., der im neuen nicht wieder Aufnahme gefunden hat, sprach die soeben erwähnte Verpflichtung des Frachtführers überflüssigerweise ausdrücklich aus.

6. In diesem Zusammenhang ist noch kurz folgendes zu bemerken: es ist im vorstehenden oft von der „Ankunft des

Gutes am Orte der Ablieferung" als dem wichtigen Zeitpunkte die Rede gewesen, in dem das selbständige Recht des Empfängers auf die Frachtvertragsleistung entsteht. Als Ablieferungsort ist dabei sicherlich die Endstation des vom Frachtführer zu leistenden Transportes, nicht die Niederlassung des Empfängers anzusehen. Es erhebt sich nun die Frage, ob der Frachtführer das Gut auf Grund des Frachtvertrages dem Empfänger bis zu dessen Behausung oder sonstigen Niederlassung zu verbringen, oder ob er es am Orte der Ablieferung in seiner Geschäftsstelle diesem zur weiteren Verfügung und Abholung lediglich bereitzustellen hat; mit anderen Worten, ob das Frachtgut Bringgut oder Holgut ist. M. E. ist aus der Natur des Frachtvertrages, bei dem die Leistung des Frachtführers ja nicht nur im Transport sondern daneben anerkanntermaßen auch in der Verwahrung des Gutes und dessen Ablieferung an den Empfänger besteht, zu entnehmen, daß das Frachtgut Bringgut ist, selbstverständlich vorbehaltlich besonderer Parteivereinbarung. Es hat darnach der Frachtführer das Gut auf Grund des Frachtvertrages dem Empfänger bis zur Behausung oder zum Geschäftslokale zu rollen. Selbstverständlich aber ist er nicht zur Verbringung des Gutes in die Räume des Empfängers verpflichtet.[1]) Die Frage, ob das Frachtgut Bringgut oder Holgut sei, ist natürlich überflüssig dann, wenn der Transport durch den Frachtführer vertragsmäßig nur innerhalb derselben Ortschaft zu erfolgen hat; hier ergibt sich ohne weiteres aus den Umständen, daß das Frachtgut Bringgut ist. Übrigens kann, was den Annahmeverzug des Empfängers anlangt, der in der Anmerkung zitierten Entscheidung des R.O.H.G. auf Grund des heute geltenden Rechts nicht mehr zugestimmt werden. Nach der genannten

---

[1]) Übereinstimmend: Staub S. 1530; Puchelt S. 1224; Eger II S. 170; R.O.H.G. II S. 416 f. Abweichend freilich Thöl III S. 30; nach ihm ist das Frachtgut Holgut.

Entscheidung soll sich im Falle des Annahmeverzugs des Empfängers das Bringgut in Holgut umwandeln. Nach §§ 293 ff. B.G.B. ist indessen in diesem Falle die Änderung des Rechtsverhältnisses nicht so tiefgreifend, auch hier bleibt Bringgut Bringgut; der Frachtführer kann vom säumigen Empfänger nur Ersatz der durch das erfolglose Angebot und die Aufbewahrung und Erhaltung des Gutes bedingten Mehraufwendungen verlangen (Staub S. 1530; a. A. freilich Lehmann Anm. 1 zu § 436).

§ 4.

c) Drittes Stadium des Transportes.

Kommt nun der Frachtführer dieser soeben festgestellten Verpflichtung bezw. Berechtigung zur Ablieferung des Frachtbriefes an den Empfänger nach, so tritt mit diesem Augenblick der Frachtvertrag, was die Stellung des Empfängers anlangt, in ein neues, das dritte Stadium. § 433 Abs. 2 schreibt übereinstimmend mit Art. 402 des alten Handelsgesetzbuches vor: „Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben wird." Jetzt hat der Absender mithin seine herrschende Stellung im Frachtgeschäft verloren; der Frachtführer hat nur noch die Anweisungen des Empfängers zu beachten. Dieser ist als dominus negotii an die Stelle des Absenders getreten. Würde der Frachtführer auch jetzt noch etwa den Maßnahmen des letzteren nachkommen, so würde er sich den Empfänger „für das Gut verhaftet" machen. Das Gesetz stellt a. a. O. der Übergabe des Frachtbriefes gleich die Erhebung der Klage gemäß § 435 durch den Empfänger gegen den Frachtführer. Welche Rechte § 435 dem Empfänger verleiht, ist oben erörtert worden. Erhebung der Klage durch den Empfänger gegen einen anderen als den Frachtführer, etwa den Absender, oder zwar gegen jenen, aber aus einem anderen als

dem sich aus § 435 ergebenden Rechtsgrunde, etwa auf Grund des Eigentums des Emfängers am Frachtgute, würde die oben bezeichnete Wirkung nicht haben. Wenn übrigens die Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger durch den Frachtführer nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte dem Verfügungsrecht des Absenders ein Ziel setzt, so muß natürlich auch der Übergabe des Gutes selbst an den Empfänger die gleiche Bedeutung um so mehr zukommen, als damit ja der Frachtvertrag selbst erfüllt ist, obgleich dies das Gesetz nicht ausdrücklich ausspricht. Der Begriff der „Übergabe" hat hier dieselbe Bedeutung, wie sie oben S. 15 festgestellt worden ist; es genügt also nicht bloße Benachrichtigung von der Ankunft, es ist aber auch nicht nötig wirkliche Tradition; zu erfordern ist vielmehr auch hier Aufgabe des Gewahrsams durch den Frachtführer mit Genehmigung des Empfängers (R.O.H.G. II S. 252—257 u. a.). § 433 Abs. 2 sagt, das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben wird. Damit ist nicht gesagt, daß die Übergabe des Frachtbriefes gerade am Ablieferungsorte erfolgen müsse; auf den Zeitpunkt, nicht den Ort der Übergabe legt das Gesetz Gewicht (a. A. freilich Kuhn S. 335 ff.).

Wie oben bereits angedeutet, ist der Frachtführer, wenn er in diesem Stadium des Transports nicht den Anweisungen des Empfängers, sondern beispielsweise noch denen des Absenders Folge leistet, jenem „für das Gut verhaftet". Die Bedeutung dieser letzten Worte ist bestritten (vgl. Eger II S. 131 und Puchelt S. 1221). Sie sind richtig wohl dahin zu verstehen, daß der Frachtführer, wenn er nach Eintritt eines der oben festgestellten Zeitpunkte schuldhafterweise nicht den Anweisungen des Empfängers nachkommt, diesem genau so dafür zu haften hat, wie in den früheren Stadien des Transportes dem Absender, also wesentlich für Verlust, Beschädigung,

verspätete Ankunft des Gutes; für den Umfang der Haftung sind dabei, was Verlust und Beschädigung anlangt, § 430, für die Verspätung die allgemeinen Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuches maßgebend (vgl. Lehmann Note 15 zu § 433, Staub S. 1528). Daß der Empfänger dabei seinen eigenen Schaden geltend machen kann, da seine Rechte in diesem Falle verletzt sind, ergibt sich aus dem oben S. 14 Ausgeführten.

§ 5.

d) Viertes Stadium des Transportes.

Bisher, so hat die Darstellung ergeben, hatte der Empfänger auf Grund des Frachtvertrages nur Rechte erworben. Die in § 435 statuierte Erfüllung der Frachtvertragspflichten durch den Empfänger gegenüber dem Frachtführer war nur die Bedingung, unter der jener die ihm erworbenen Rechte auszuüben in der Lage war. Diese Rechtslage ändert sich mit der Annahme des Gutes und Frachtbriefes durch den Empfänger. § 436 schreibt in Übereinstimmung mit Art. 406 des alten H.G.B. vor: „Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten." Also erst wenn das Frachtgeschäft bis zu diesem Stadium abgewickelt worden ist, wird der Empfänger gegenüber dem Frachtführer nach dem Wortlaut des Gesetzes auch verpflichtet. Das soll im folgenden kurz des näheren erläutert werden.

Der Begriff der Annahme des Gutes und Frachtbriefes ist entsprechend den Begriffen der „Übergabe" und „Auslieferung" in dem oben S. 15 und 20 erörterten Sinne auszulegen als Übernahme der Verfügungsgewalt durch den Empfänger oder dessen legitimierten Vertreter, nicht ohne weiteres durch den hinter dem Empfänger stehenden Dritten. Nicht erforderlich ist für diese Annahme Erlangung des Gewahrsams; Gut

und Frachtbrief können mit dem Willen des Empfängers auch bei einem Dritten, z. B. der Zollstation, vom Frachtführer niedergelegt werden; es genügt dagegen nicht etwa Ablieferung des Gutes und Frachtbriefes in der Niederlassung des Empfängers ohne dessen Wissen und Willen.[1]) Dagegen muß es für die Wirkung dieser Annahme, d. h. für die Zahlungsverpflichtung des Empfängers, gleichgültig sein, ob die Annahme mit oder gegen die Zustimmung des Absenders, d. h. gegen dessen rechtzeitig beim Frachtführer eingegangene Gegenanweisung, erfolgt. Das Gesetz bezeichnet als Voraussetzung für die Verpflichtung des Empfängers aus dem Frachtvertrag Annahme von Gut und Frachtbrief; damit soll aber nicht gesagt sein, daß die Annahme beider gleichzeitig erfolgen müßte; ja, es steht sogar außer Zweifel, daß der Empfänger auch dann zur Zahlung verpflichtet wäre, wenn er den etwa vorher bereits angenommenen Frachtbrief bei oder vor der Annahme des Gutes aus irgend welchen Gründen dem Frachtführer wieder zurückgegeben haben würde. Eine weitere Voraussetzung für die Verpflichtung des Empfängers zur Zahlungsleistung nach Maßgabe des Frachtbriefes ist, daß das Frachtgut vollständig abgeliefert und angenommen ist. Unvollständige Ablieferung würde den Empfänger nur dann, wenn das Gut aus mehreren an sich selbständigen Teilen (etwa mehreren Kollis) bestände, die nur äußerlich durch einen Frachtbrief zusammengefaßt wären, und in dem Umfang zur Zahlung verpflichten, als solche selbständige Teile abgeliefert wären (R.O.H.G. XV S. 142). Eine andere Frage ist dagegen die, ob der Empfänger durch Annahme des beschädigten und dadurch quantitativ oder qualitativ geminderten Gutes zur Zahlung verpflichtet wird. Die

[1]) vgl. Lehmann Note 4 zu § 436; Puchelt S. 1233; Hackert S. 61. Interessant ist die Entscheidung des Oberlandesgerichtes Hamburg, nach der die Verabredung des Weitertransportes zwischen Empfänger und Frachtführer eine solche Annahme nicht enthält (vgl. Goldschmidts Zeitschrift f. das gesamte Handelsrecht Bd. 40 S. 542).

Frage ist zu bejahen; das leuchtet ohne weiteres ein, falls den Frachtführer für die Beschädigung des Gutes keinerlei Verschulden trifft. Falls dagegen der Frachtführer die Beschädigung zu vertreten hat, so kann selbstverständlich der Empfänger bei der Zahlung mit seinen ihm nach § 430 gegen jenen zustehenden Ansprüchen aufrechnen. Die Folge des Unterlassens solcher Aufrechnung bei der Zahlung (§ 438) ist weiter unten zu erörtern, ebenso die Frage, ob in einem solchen Falle wie dem letztgedachten der Empfänger das Gut überhaupt annehmen muß, um seine Rechte wegen der Beschädigung oder wegen sonstiger Fehler gegen den Frachtführer geltend machen zu können.

Die Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung an den Frachtführer bemißt sich nicht nach dem Frachtvertrag, sondern nach dem Frachtbrief. Diese Bestimmung wird dann Bedeutung haben, wenn der Inhalt des ersteren von dem des letzteren abweicht. In diesem Falle kann sich rechtsgrundsätzlich weder der Frachtführer noch der Empfänger darauf berufen, daß zwischen den Frachtvertragsparteien vertragsmäßig etwas anderes vor oder nach Ausstellung des Frachtbriefes vereinbart worden sei, als in ihm aufgezeichnet ist, Irrtum bei der Ausstellung des Frachtbriefes selbst natürlich vorbehalten. Dabei steht es nun außer Zweifel, daß der Empfänger nach Maßgabe des Frachtbriefes zur Befriedigung aller Forderungen verpflichtet ist, die den Transport selbst, so Frachtlohn und Frachtzuschläge, als die mit ihm zusammenhängenden Verhältnisse betreffen, wie z. B. Lagergelder, Zoll- und Steuergebühren, Konventionalstrafen usw. Es ist nicht notwendig, daß der Frachtbrief alle solche Forderungen ausdrücklich angibt; es genügt vielmehr, wenn sie durch Bezugnahme auf bestimmte, feststehende Normen, aus denen sie sich ergeben, wie beispielsweise bei der Eisenbahn aus der Verkehrsordnung und den Tarifen, ersichtlich werden. Freilich gibt es auch Forderungen des Frachtführers, die der Empfänger befriedigen muß, ohne daß sie sich auch nur mittelbar aus dem

Frachtbrief ergeben; das sind diejenigen Forderungen, die sich, hier abgesehen von einem besonderen Versprechen des Empfängers gegenüber dem Absender, durch das Verhalten jenes während und nach Beendigung des Transportes ergeben. Solche Forderungen sind die aus den Anweisungen des Empfängers nach § 434, aus seinen Delikten, aus seinem Empfangsverzug, aus der Verbringung des Frachtgutes in sein Haus usw. resultierenden (vgl. Eger II S. 380; Lehmann Note 6 zu § 436; a. A. freilich Thöl). Diese Ausnahme von der oben aufgestellten Regel findet m. E. ihre Rechtfertigung in sich selbst. Übrigens wird die praktische Bedeutung des Vorhandenseins einer Differenz zwischen Frachtvertrags- und Frachtbriefinhalt durch das Bestehen des gesetzlichen Pfandrechtes des Frachtführers am Gute nach § 440 sehr gemindert. Dieses Pfandrecht steht jenem wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen zu; er braucht das Gut demnach bis zur Bezahlung aller seiner Forderungen, nicht bloß der im Frachtbrief aufgeführten, auch an den Empfänger, gegen den ihm das Pfandrecht ebenfalls zusteht, nicht auszuhändigen (R.G. XV S. 74 ff.), ja nach Absatz 3 des § 440 dauert dieses Pfandrecht sogar noch nach Ablieferung des Gutes fort, sofern der Frachtführer es binnen drei Tagen gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.[1])

§ 6.

e) Beendigung des Transportes.

Um das Bild, das im vorstehenden von der Stellung des Empfängers zu dem zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen und ihm daher fremden Frachtgeschäft entwickelt

[1]) In solchem Falle kann freilich der Empfänger dann Regreß gegen den Absender nehmen, wenn das Pfandrecht wegen einer gegen diesen zustehenden Forderung geltend gemacht wurde.

worden ist, zu vervollständigen, sollen zum Schluß noch die Bestimmungen über die Beendigung des Frachtvertragsverhältnisses besprochen werden.

1. In dieser Beziehung regelt zunächst § 437 den Fall, daß sich dem Frachtführer bei der Ablieferung des Gutes an den Empfänger Hindernisse in den Weg stellen. Er hat hier unverzüglich den Absender davon in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. Als solche Ablieferungshindernisse bezeichnet es das Gesetz ausdrücklich, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist oder er die Annahme verweigert. Indessen gehört hierher auch der Fall, daß zwischen Empfänger und Frachtführer Streit entsteht über den Zustand des Gutes oder dessen Annahme, so über die Zug um Zug mit der Ablieferung des Gutes vom Empfänger zu erfüllenden Gegenleistungen (vgl. Art. 407 Abs. 1 des alten H.G.B.). Jedenfalls liegen die Voraussetzungen der Bestimmung in § 437 allemal dann vor, wenn der Empfänger gegenüber dem Frachtführer in Annahmeverzug gerät. Wann dies geschieht, bestimmt sich nach den allgemeinen Vorschriften hierüber in §§ 293 ff. B.G.B. Zweifelsohne kommt darnach unter anderem der Empfänger in Annahmeverzug, wenn er sich weigert, die Bedingungen zu erfüllen, unter denen er nach § 435 die Rechte aus Frachtvertrag auszuüben in der Lage ist (§ 298 B.G.B.; R.O.H.G. II S. 416).

Übrigens bedarf es wohl keiner weiteren Ausführung, daß auch den Empfänger, falls die Voraussetzungen des Empfangsverzuges gegen ihn vorliegen, hier die in §§ 300 B.G.B. normierten Folgen desselben (Haftung des Frachtführers nur noch für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit usw.) treffen. Ob der Empfangsverzug des Empfängers auch die Rechte des Absenders berührt, wird an anderer Stelle zu erörtern sein. Der Frachtführer kann ferner, wenn die Mitteilung des Ablieferungshindernisses an den Absender untunlich oder dieser mit der Erteilung der Anweisung säumig oder letztere nicht ausführbar ist,

das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder sonst in sicherer Weise hinterlegen; er kann sogar das Gut, falls es dem Verderben ausgesetzt oder Gefahr im Verzug ist, im Wege des Selbsthilfeverkaufs (§ 373 Abs. 2 bis 4) versteigern oder verkaufen lassen (§ 437 Abs. 2). Von solchen Maßnahmen aber hat er jedenfalls, sofern dies nicht untunlich ist, den Absender und den Empfänger unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, zu benachrichtigen; sonst ist er zum Schadensersatz verpflichtet (§ 437 Abs. 3).

2. Von eingreifender Bedeutung ist schließlich die Bestimmung in § 438 Abs. 1: Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen, z. B. Nachnahme, bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrag erloschen. Nach dem unzweideutigen Wortlaut des Gesetzes kann es keinem Zweifel unterliegen, daß mit dem oben bezeichneten Zeitpunkt nicht nur die Ansprüche des annehmenden und zahlenden Empfängers, sondern auch die des Absenders gegen den Frachtführer auf Grund des Frachtvertrages ihr Ende finden, eine für den ersten Augenblick auffällige Erscheinung, die später ihre Aufklärung finden wird. Für den Begriff der Annahme des Gutes gilt hier dasselbe, was oben S. 21 gesagt worden ist. Überdies kann eine wegen Irrtums, Betrugs oder Zwangs anfechtbare Annahme zweifellos die obengedachte Wirkung nicht haben (R.O.H.G. VIII S. 195). Annahme des Gutes und (vollkommene) Zahlung der Fracht sowie der sonstigen auf dem Gute haftenden Forderungen haben nach den Worten des Gesetzes nur zusammen die Wirkung des Erlöschens der Ansprüche gegen den Frachtführer. Gleichgültig ist es selbstverständlich, ob beide Akte gleichzeitig oder in welcher Reihenfolge sie geschehen. Wie aber, wenn infolge von Frankosendung oder sonstiger Vorauszahlung der Fracht usw. an den Frachtführer überhaupt keine Forderung zu bezahlen ist? Hat hier die Annahme des Gutes allein die

oben gedachte Wirkung? Die Frage ist in Übereinstimmung mit der herrschenden Lehre zu verneinen. Denn nach § 439 ist von dem Frachtführer, falls er auf Grund des Frachtvertrages für die Beschädigung des Gutes Ersatz zu leisten hat, der Unterschied zwischen seinem Verkaufswert im beschädigten Zustand und dem gemeinen Handelswert oder in dessen Ermangelung dem gemeinen Werte zu ersetzen, dies auch dem Empfänger gegenüber. Das will sagen, der Beschädigte, in unserem Falle der Empfänger, kann im Falle der Beschädigung des Gutes dessen Annahme nicht verweigern und vollen Ersatz für jenes verlangen; er muß vielmehr trotzdem das Gut unter Vorbehalt der Ausführung seiner Rechte annehmen, jedenfalls kann er auch im Falle der Nichtannahme keine höheren Entschädigungsansprüche geltend machen als die oben bezeichneten; mit anderen Worten: das Abandonsystem ist hier ausgeschlossen.[1] Nach alledem kann allein in der Annahme des Gutes durch den Empfänger eine Genehmigung der Frachtvertragsleistungen des Frachtführers nicht erblickt werden, und es können mithin auch durch jenen Akt die Ansprüche gegen den Frachtführer noch nicht ihr Ende finden (a. A. freilich Cosack S. 445). Mit dem oben angegebenen Zeitpunkte erlöschen alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage. Das ist nicht etwa eine einfache Vermutung, die das Gesetz an die Annahme des Gutes und die Zahlung der Fracht usw. knüpft (praesumtio juris), sondern eine jeden Gegenbeweis ausschließende praesumtio juris et de jure. Der einfache Vorbehalt des Empfängers bei der Vornahme jener Akte kann daher den Eintritt der an sie durch das Gesetz geknüpften Wirkungen nicht hintanhalten, zweifellos aber kann dies eine dahingehende Vereinbarung zwischen Empfänger und Fracht-

[1] vgl. R.G.Z. XI S. 294, XIII S. 416; Staub S. 1529; Ruhstrat S. 1197 f. und die dort Zitierten. Damit ist auch die oben S. 23 aufgeworfene Frage erledigt.

führer. Nach dem Absatz 2 des § 438 finden die bisher erläuterten strengen Vorschriften des Absatzes 1 nicht Anwendung, soweit die Beschädigung oder Minderung des Gutes vor dessen Annahme durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist, ferner unter gewissen besonderen Voraussetzungen bei einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äußerlich nicht erkennbar ist, und wenn der Frachtführer den Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat.

§ 7.

3. Der Transport ohne Frachtbrief.

Es ist nun die zweite der oben festgestellten beiden Möglichkeiten der Ausgestaltung des Frachtgeschäfts und ihre Wirkung auf die Stellung des Empfängers ins Auge zu fassen: der Transport ohne Frachtbrief. In diesem Falle wickelt sich das Frachtgeschäft fast genau in derselben Weise, in denselben Stadien und demselben allmählichen Wachsen der Bedeutung der Position des Empfängers ab wie in dem im vorstehenden ausführlicher behandelten Falle des Vorhandenseins eines Frachtbriefes. Daß beim Fehlen des Frachtbriefes alle die oben angeführten Bestimmungen des Gesetzes hinfällig werden, die das Vorhandensein eines solchen voraussetzen, so z. B. die nach § 433 Abs. 2 an die Übergabe des Frachtbriefes geknüpfte Wirkung oder das in § 435 aufgeführte Recht des Empfängers auf Übergabe des Frachtbriefes gegenüber dem Frachtführer usw., ist selbstverständlich und bedarf keiner weiteren Ausführung.

Nur zwei Fragen müssen in dem hier zu besprechenden Falle des Fehlens des Frachtbriefes gegenüber den Erörterungen zum vorigen Falle aufgeworfen werden:

1. Steht der in § 433 Abs. 2 genannten, vom Empfänger gegen den Frachtführer anzustellenden Klage gemäß § 435 (auf Übergabe des Frachtbriefes und Gutes) hinsichtlich ihrer dort

normierten Wirkung die Klage auf bloße Übergabe des Gutes gleich? Und

2. Hat die bloße Annahme des Gutes die gleiche Wirkung wie die in § 436 bezeichnete Annahme des Gutes und Frachtbriefes?

Beide Fragen können nicht ohne einiges Eindringen in das Wesen der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft beantwortet werden und sind daher an anderer Stelle zu behandeln.

§ 8.

4. Ergänzungen.

Zur Ergänzung des bisher Gesagten müssen schließlich noch zwei wichtige Punkte hervorgehoben werden:

1. Die ganze bisher erörterte Stellung des Empfängers, die Entwicklung, die seine Berechtigung und Verpflichtung aus dem Frachtvertrag in den verschiedenen Stadien des Transportes durchmacht, beruht nicht auf zwingendem Rechtssatz. Der Frachtvertrag kann vielmehr im einzelnen Falle eine andere Gestalt annehmen, als sie das Gesetz vorsieht. Maßgebend ist für eine solche abweichende Gestaltung in erster Reihe der Wille der Parteien, d. h. des Absenders und des Frachtführers. Ob für jene auch noch andere Momente in Betracht kommen, wird der weitere Verlauf der Darstellung ergeben. Zweifellos ist demnach, daß die Vertragsparteien unter anderem auch dem Empfänger eine andere als die oben an der Hand der gesetzlichen Bestimmungen erläuterte Stellung einräumen, dieser gegenüber seine Rechte aus dem Frachtvertrag erweitern oder beschränken können. Über Gestalt und Inhalt des Frachtvertrages entscheidet also in erster Reihe die Disposition des Absenders und Frachtführers, nur insoweit hier nichts Besonderes bestimmt ist, das Gesetz als lex contractus. Der Möglichkeiten der Schaffung von Sonderheiten in der Empfängerstellung durch den Parteienwillen sind

sehr viele. So deutet § 434 Satz 2 auf eine solche hin, wenn nach dieser Bestimmung der Empfänger die Auslieferung des Gutes vor dessen Ankunft am Ablieferungsorte nur fordern kann, wenn der Absender den Frachtführer dazu ermächtigt hat. Absender und Frachtführer können ferner vereinbaren, daß der erstere sein durch § 433 Abs. 2 beschränktes Verfügungsrecht länger behalten oder überhaupt nicht verlieren soll, daß das dem Empfänger in § 435 gewährte eigene Recht nicht oder später oder früher, als das Gesetz es vorschreibt, zur Entstehung gelangen soll.[1])

2. Das Frachtgeschäft begründet nur obligatorische Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten. In den Bestimmungen der §§ 425 ff. finden hauptsächlich nur das Verhältnis des Absenders zum Frachtführer und das zwischen letzterem und dem Empfänger ihre Regelung; demgegenüber tritt in ihnen das Verhältnis zwischen Absender und Empfänger zurück. Denn die Person des Frachtführers steht hier im Mittelpunkte, wie dies auch bereits die obige Darlegung der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäfte teilweise ergeben hat. Indessen verlangt eine vollständige Klarlegung der Rechtsverhältnisse zwischen den drei am Frachtgeschäft Beteiligten noch die Berücksichtigung einer dritten Art von Beziehungen, nämlich der zwischen Absender und Empfänger. Soweit diese auf dem inneren, den Frachtvertrag unmittelbar nicht berührenden Rechtsverhältnisse zwischen den genannten Personen beruhen, finden sie in den Bestimmungen in §§ 425 ff. selbst keine Regelung;[2]) sie bilden lediglich die

---

[1]) Interessant ist es übrigens, hier zum Vergleiche die von den Bestimmungen der §§ 433 ff. abweichenden Bestimmungen über die Stellung des Empfängers heranzuziehen, die in den die besonderen Fälle des Frachtgeschäftes regelnden Gesetzen und Verordnungen, so in der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. X. 1899, enthalten sind.

[2]) Über die Rechtsbeziehungen zwischen Absender und Empfänger auf Grund des Frachtgeschäftes selbst siehe unten Teil II.

Basis, auf der das Frachtgeschäft gebaut ist. Aber ohne sie wäre dieses auch völlig undenkbar; darin zeigt sich die Natur des Frachtgeschäftes als eines bloßen Hilfsgeschäftes. Der Absender ist dem Empfänger gegenüber in erster Reihe nicht Absender, sondern Verkäufer, Vermieter, Schenker usw., und umgekehrt ist der Empfänger dem Absender gegenüber in erster Reihe Käufer, Mieter, Beschenkter usw. Von diesem Gesichtspunkte aus ist die nicht unbestrittene Frage zu betrachten und zu beantworten, wie die Verhältnisse sich gestalten, falls der Empfänger von dem ihm nach § 434 zustehenden Rechte auf Sicherstellung des Gutes gegenüber dem Frachtführer Gebrauch macht, z. B. rücksichtlich der Auslagen und der Haftung des Empfängers für zweckwidrige oder schädliche Anweisungen. Ob und in welchem Umfang der Absender Ersatz der Auslagen oder des entstandenen Schadens vom Empfänger verlangen kann, diese Frage ist nicht auf Grund des Frachtvertrages zu beantworten, ihre Lösung findet sie vielmehr im einzelnen Falle in dem zwischen Absender und Empfänger bestehenden Rechtsverhältnis (so auch v. Hahn II S. 642 und Puchelt S. 1227. A. A. dagegen Eger II S. 276/77). Haben nun die Vorschriften über das Frachtgeschäft auf jene Beziehungen zwischen Absender und Empfänger keinen Einfluß, so vermögen sie auch an den Fragen des Besitzes, des Eigentums und der sonstigen dinglichen Rechte bezüglich des Frachtgutes nichts zu ändern. Dies ist von weittragender Bedeutung: So vermittelt der nach § 433 vor sich gehende Übergang der Verfügungsbefugnis über das Frachtgut vom Absender auf den Empfänger nicht etwa auch den Übergang des Besitzes des Gutes, so zwar, daß der Frachtführer von dem bezeichneten Zeitpunkte an den Gewahrsam für den Empfänger ausübte; selbstverständlich aber können Frachtführer und Empfänger eine dahingehende besondere Vereinbarung treffen. Aber auch die Übergabe des Gutes durch den Frachtführer an den Empfänger hat an sich und zunächst nur

obligatorische, allein das Frachtgeschäft in seiner Abwickelung beeinflussende Bedeutung; für die Frage des Eigentumsüberganges usw. ist sie an sich ohne Belang, freilich wird sie in sehr vielen Fällen auf Grund der besonderen Vertragsbeziehungen zwischen den Beteiligten auch in der letzteren Richtung von Einfluß sein.

Als weitere Konsequenz ergibt sich aus dem bisher Gesagten, daß häufig die stärkeren, außerhalb der eigentlichen Frachtvertragsbeziehungen liegenden Verhältnisse die Entwicklung der ersteren hemmen. So kann der Absender auch noch nach dem Verluste seines Verfügungsrechtes oder ein Dritter gegen die Befolgung der auf Grund des Frachtvertrages berechtigten Anweisungen des Empfängers oder die Auslieferung des Gutes an diesen durch den Frachtführer protestieren, wenn sie berechtigte, außerhalb des Frachtgeschäftes liegende Ansprüche, etwa einen Eigentumsanspruch am Gute, haben. Der Frachtführer hat solchen Protest zu befolgen, wenn er sich selbst nicht nach den allgemeinen Grundsätzen verantwortlich machen will. Ein Fall der gedachten Art ist der, daß der Absender, wenn der Empfänger inzwischen in Konkurs geraten sein sollte, auch falls dieser bereits das ihm nach § 433 Abs. 2 gewährte alleinige Verfügungsrecht erlangt haben sollte, das Verfolgungsrecht nach § 44 der Konkursordnung, wenn sonst die daselbst gestellten Voraussetzungen vorliegen, geltend machen kann (vgl. Staub S. 1528; ders., Exkurs zu § 382 S. 1413; Eger II S. 128; R.G. XXVII S. 84ff. u. a.).

Indessen ist von diesen außerhalb des Frachtvertrages liegenden Beziehungen des Empfängers zum Absender und ihren Wirkungen auf das Frachtgeschäft hier nicht weiter zu sprechen. Das Thema der Abhandlung bildet die Stellung, die der Empfänger im Frachtgeschäft unabhängig von jenen anderen, diese eventuell beeinflussenden Beziehungen einnimmt. Bei den meisten Frachtverträgen, nehmen wir z. B. an den Fall, daß der Ver-

käufer dem Käufer eine von diesem bereits bezahlte oder auch noch zu bezahlende Ware nach dessen Niederlassung sendet, werden ja auch jene besonderen Beziehungen zwischen Absender und Empfänger die normale Abwickelung des Frachtgeschäftes, auch was die Stellung des Empfängers anlangt, nicht beeinflussen. Somit würde nach diesem Exkurs zum eigentlichen Thema der Abhandlung zurückzukommen sein.

Zweiter Teil.

Die juristische Konstruktion der Stellung des Empfängers.

§ 9.

1. Das Problem.

Die bisherige sich an die Worte des Gesetzes unmittelbar anschließende Erörterung über die Stellung des Empfängers zu dem zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Frachtgeschäft hat mit aller Bestimmtheit ergeben, zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen die Frachtvertragsrechte auf den Empfänger übergehen, wann und unter welchen Voraussetzungen ihn die durch den Frachtvertrag begründeten Verpflichtungen und in welchem Umfang sie ihn treffen, und umgekehrt, wie lange der Absender als dominus negotii dem Frachtführer gegenüber über das Frachtgut verfügen und somit auch die Entstehung der Rechte zugunsten des Empfängers oder ihre Ausübung durch ihn verhindern kann. Es ergab sich, von dem Rechte des Empfängers auf Sicherstellung des rollenden Gutes ausgehend, ein mit den fortschreitenden Stadien des Transports Schritt haltendes Anwachsen der Rechte des Empfängers bis zur völligen Eliminierung des Absenders und dementsprechend ein allmähliches Abnehmen der Befugnisse des letzteren aus dem von ihm geschlossenen Frachtvertrag. Es stellte sich ferner die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem

Frachtvertrag bezw. Frachtbrief durch den Empfänger zunächst lediglich als die Bedingung dar, unter der er die ihm erworbenen Rechte geltend zu machen in der Lage ist, später dagegen als eine ihn ebenso wie vorher den Absender treffende Verpflichtung.

Umso weniger läßt dagegen das Gesetz erkennen, wie diese Stellung des Empfängers juristisch zu qualifizieren, wie sie den Denkformen der Rechtswissenschaft anzupassen und ihren Begriffen unterzuordnen sei. In der Tat bieten sich hier der zu lösenden Fragen eine Menge: Auf Grund des Frachtvertrags, normalerweise abgeschlossen zwischen zwei vom Empfänger gänzlich verschiedenen Personen, und ihn zunächst nur insofern ganz mittelbar berührend, als der vom Frachtführer zu leistende Transport durch Ablieferung des Gutes an ihn seinen Endzweck erreichen soll, erlangt der Empfänger zuerst ein beschränktes Recht auf Sicherstellung hinsichtlich des rollenden Gutes; später erlangt er mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsort sogar eine eigene, selbständige Befugnis zur Geltendmachung der durch den Frachtvertrag gegen den Frachtführer begründeten Rechte, allerdings nur neben dem Absender, und nur soweit dieser nicht selbst entgegenstehende Verfügungen trifft; aber das Recht des Empfängers überwindet das zunächst stärkere Recht des Absenders, durch Übergabe des Frachtbriefes oder des Gutes an den Empfänger oder durch Erhebung der Klage nach § 435, durch diesen gegen den Frachtführer wird der Empfänger alleiniger Verfügungsberechtigter. Schließlich wird er auf Grund jenes Frachtvertrages auch noch, und zwar durch Annahme des Gutes und Frachtbriefes, verpflichtet. Wahrlich der Probleme eine Menge! Der Gesetzgeber scheint die Lösung dieser Probleme geflissentlich umgangen zu haben, von dem Streben beseelt, Klarheit in der Abgrenzung der Rechte und Pflichten des Absenders und der des Empfängers zu schaffen, sei es auch auf Kosten der Möglichkeit juristischer Konstruktion. So ergeben denn auch die Materialien zu dem allgemeinen deutschen Handels-

gesetzbuch vom Jahre 1861 wenig für die rechtliche Beurteilung der Stellung des Empfängers Verwertbares (vgl. Protokolle S. 816 ff., 1232 ff., 4731 ff., 5043 ff.). Es geht aus ihnen mit Bestimmtheit nur soviel hervor, daß der Empfänger die ihm verliehenen Rechte aus dem Frachtvertrage nicht als Bevollmächtigter des Absenders, sondern als eigene, wenn auch in gewisser Weise beschränkte Rechte erlangen soll — ein für die juristische Konstruktion nicht ausreichender Gesichtspunkt, den übrigens auch das Gesetz selbst in § 435 (Art. 405) in genügend klarer Weise zum Ausdruck bringt. Auch die Materialien zum neuen Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 schweigen sich zu dem hier in Frage stehenden Thema aus.

Wissenschaft und Praxis ist somit allein die Aufgabe zugefallen, aus dem im Gesetz gegebenen Material den juristischen Aufbau der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft zu schaffen. Diese Zusammenfügung der, nach dem ersten Anblick zu schließen, unvereinbaren Elemente zu erreichen, ist denn auch in der verschiedensten Weise versucht worden, noch heute bildet diese Frage einen Gegenstand der Erörterung. Es bietet sich hier dem Beschauer ein interessantes und reichhaltiges Bild. Im folgenden sollen die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen des Problems kurz vorgeführt, einander gegenübergestellt und bewertet werden. Dabei soll an der Hand dieser Darstellung geprüft werden, ob man zu einer möglichst einwandfreien juristischen Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft gelangen kann.

2. Das frühere Recht.

§ 10.

a) Die Rechte des Empfängers.

Zu beginnen ist mit der Darlegung, wie man sich unter der Herrschaft des alten, bis zum 1. Januar 1900 geltenden

Rechts mit der juristischen Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft abgefunden hat.[1]) Bei der Lösung des Problems sind hier durchgängig zwei Fragen aufgeworfen und durch deren Beantwortung Klarheit zu schaffen versucht worden; die beiden Fragen sind erstens die nach dem inneren Wesen der Rechte des Empfängers (Art. 405, 402 alten H.G.B.) und zweitens die nach dem inneren Wesen seiner Pflichten aus dem Frachtgeschäft (Art. 406 eod.).

1. Was die Frage nach der inneren Struktur der Rechte des Empfängers anlangt, so hat man diese damit begründet, der Absender kontrahiere mit dem Frachtführer nicht im eigenen Namen, sondern als Bevollmächtigter oder Geschäftsführer des Empfängers (so Budeus in Weiskes Rechtslexikon IV S. 424; Brinckmann-Endemann, Lehrbuch des Handelsrechts u. a.). Unter Bezugnahme auf eine Stelle der Pandekten (l. 5 § 4 D. de negotiis 3,5) erklärt dagegen Windscheid in seinem Pandektenlehrbuch (Bd. 2 § 401 Note 11) das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und Empfänger als auf einer negotiorum gestio des ersteren beruhend, aus der dann der letztere seine Rechte mit einer actio negotiorum gestorum directa geltend zu machen befugt sein soll. Von anderer Seite ist ferner für die Beurteilung der Rechte des Empfängers auf den Frachtbrief insofern eine entscheidende und die in der Wissenschaft vorwiegend angenommene Stellung desselben überschreitende Bedeutung gelegt worden, als die auf ihm befindliche Adresse ein signum dominii oder cessionis sein und mithin das eigene Recht des Empfängers aus dem Eigentum oder aus vertragsmäßiger Zession hervorgehen soll (so u. a. Karstens, Archiv für civilistische Praxis Bd. 37

---

[1]) Es sei für diesen Abschnitt ein für allemal besonders auf Eger II S. 84 ff., 349 ff.; Schott § 346; Lehmann Note 2 zu § 435 verwiesen.

S. 199 ff.). Gerber nimmt in seinem System des deutschen Privatrechts § 183 an, das eigene, den Absender ausschließende Recht des Empfängers aus § 433 (Art. 402) beruhe auf einem durch Übergabe und Annahme des Frachtbriefs vermittelten Anweisungsakzept, erteilt von diesem an den Frachtführer, während ihm das Klagerecht des Empfängers aus § 435 (Art. 405) und § 434 (Art. 404) als eine gemeinrechtlich allerdings nicht leicht mit Sicherheit zu konstruierende actio utilis aus dem vom Absender geschlossenen Vertrage erscheint. Zwei Ansichten, die einander ziemlich nahe kommen, wollen die Selbständigkeit der Rechte des Empfängers gegenüber denen des Absenders nur aus formellen Gründen bestehen lassen: Schott a. a. O. meint, der Empfänger mache tatsächlich nur die Rechte des Absenders geltend, aber kraft positiver gesetzlicher Bestimmung im eigenen Namen, es stehe ihm mithin nicht eine inhaltlich, sondern nur persönlich selbständige, formal eigene Befugnis aus dem Frachtvertrage zu. Nach der anderen Ansicht, deren Hauptvertreter v. Hahn (§ 8 zu Art. 405) und Endemann (§§ 156 ff.) sind, ist das Recht des Empfängers nur eine formale Obligation wie etwa die aus den Order- und Inhaberpapieren; er ist nicht Geschäftsherr, er kann lediglich aus dem bestehenden Vertrage die betreffenden Rechte geltend machen, die aber der Absender bis zur Übergabe des Frachtbriefes an jenen oder bis zur Klageerhebung nach Art. 405 (§ 435) noch jederzeit abändern oder aufheben kann. v. Hahn bezeichnet speziell die Befugnis des Empfängers als „formelle Legitimation". Ein weiterer Versuch einer Konstruktion der Rechte des Empfängers nimmt an, die Klage, mit der dieser seine Rechte gegenüber dem Frachtführer durchsetze (§ 435), sei aus den sich später erst zwischen ihnen beiden anknüpfenden Rechtsbeziehungen vorweg genommen, sie stelle sich also als eine anomale antizipierte Klage aus dem Frachtvertrage dar (so C. F. Koch S. 409). Es ist ferner zu einer Gruppe von Versuchen, die Rechte des

Empfängers juristisch zu qualifizieren, überzugehen, die diesen als Zessionar des Absenders als des Zedenten, allerdings mit verschiedenen voneinander abweichenden Modifikationen, betrachten. In erster Reihe ist hier der von Goldschmidt I, 2 S. 749 ff., Eger II S. 88 ff., Anschütz und v. Völderndorff III S. 448 u. a. vertretenen Theorie der fingierten Zession zu gedenken. Nach dieser Theorie liegt in der Bezeichnung des Empfängers im Frachtvertrag ohne weiteres die Übereinkunft, daß der Frachtführer nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte dem Empfänger die Zession der Frachtvertragsrechte unter Übernahme der Frachtvertragspflichten anbieten soll, und daß er ferner diesen im Falle der Annahme der Offerte als seinen Gläubiger anzusehen hat. Zeitpunkt der Zessionsofferte ist sonach die Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte. Damit aber der Empfänger die Frachtvertragsrechte erlange, ist noch Annahme dieser Offerte notwendig, und diese erfolgt durch Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes oder Anstellung der Klage nach Art. 405 (435). Nunmehr ist der Empfänger dominus negotii; die Rechte des Absenders auf Grund des Frachtvertrags sind unwiderruflich erloschen, sie leben auch nicht wieder auf, falls in der Folge der Empfänger von seinen erworbenen Rechten keinen Gebrauch machen sollte. Dieser Theorie sehr nahe kommt Stobbe (III, § 172) mit seinen dortigen Darlegungen, die wohl auf eine vermutete Zession hinauskommen. Eine dritte Zessionstheorie ist die von Kuhn, in Buschs Archiv VI S. 335 ff., aufgestellte. Nach ihm liegt die Zession der Frachtvertragsrechte an den Empfänger in der Willenserklärung des Absenders, ihn zum Subjekt der Obligation zu machen, d. h. in der Bezeichnung des Empfängers durch den Absender dem Frachtführer gegenüber. Aber diese Zession ist nicht unbedingt und sofort wirksam, sie ist vielmehr bedingt und aufgeschoben, und zwar so lange, bis der Empfänger dem Frachtführer gegenüber sich zum Eintritt in die

Stelle des Absenders bereit erklärt hat. Drei weitere Erklärungen der Rechte des Empfängers gehen aus von den Verträgen zugunsten Dritter: Höpfner, Archiv für civilistische Praxis Bd. 36 S. 119 ff., u. a. fordern für die Entstehung der Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrag als aus einem Vertrage zugunsten eines Dritten noch den Beitritt jenes. Für unabhängig von diesem Beitritt erklärt die Entstehung der Rechte des Empfängers dagegen Dernburg, Preuß. Privatrecht II § 20 S. 47. Endlich erblickt Gareis, S. 265 f., in den Rechten des Empfängers die Reflexwirkung aus einem Vertrage zugunsten Dritter. Auf den Frachtvertrag und die Stellung des Empfängers in ihm unter dem Gesichtspunkt der Verträge zugunsten Dritter wird noch später näher zurückzukommen sein. Der Erwähnung bedarf ferner noch die Ansicht Thöls in seinem „Handelsrechtlichen Erörterungen" (1882 S. 24 f.): dort erklärt er im Hinblick auf die unzweideutigen Worte des Gesetzes in Art. 405 (§ 435): „in eigenem Namen" jede Konstruktion der Rechte des Empfängers für überflüssig.

Schließlich erübrigt es noch, auf die Frage einzugehen, welche Stellung unser höchster Gerichtshof zur vorliegenden Frage eingenommen hat. Das Reichsoberhandelsgericht hat sich zwar über Inhalt und Umfang der Rechte des Empfängers wiederholt geäußert; indessen fehlt es an einer bündigen Erklärung dieses Gerichtshofs über das Wesen dieser Rechte, wenn man von der in Bd. 4 S. 359—362 enthaltenen Entscheidung absieht, in der, wie sich dies auch schon aus dem Wortlaut des Gesetzes klar ergibt, ausgesprochen ist, daß der Empfänger nicht als bloßer Vertreter oder Mandatar des Absenders anzusehen sei, sondern daß ihm eigene Rechte zuständen. Ja in der im 13. Bande seiner Entscheidungssammlung S. 326 enthaltenen Entscheidung hat sich das Reichsoberhandelsgericht sogar dahin geäußert, daß die Rechte des Empfängers „nach allgemeinen Rechtsprinzipien schwer oder

gar nicht zu begründen" seien, die Ursache ihrer Entstehung sei auf das Bedürfnis des Verkehrs zurückzuführen. Immerhin ist aus der in Bd. 6 S. 275 f. enthaltenen Entscheidung des genannten Gerichtshofes so viel zu entnehmen, daß dieser von dem Grundsatze ausgeht, daß mit dem Übergang der Frachtvertragsrechte auf den Empfänger nur die persönliche Verpflichtung des Frachtführers gegen diesen neu zur Entstehung gelangt, dagegen die rechtlichen Beziehungen des Frachtführers zum Gute dieselben bleiben, und daß er demzufolge die Rechte des Empfängers im Verhältnis zum Absender lediglich als eine Beschränkung der Rechte des letzteren ansehen will, so zwar, daß die Befugnisse des Absenders von selbst wieder ins Leben treten, falls der Empfänger von den seinen keinen Gebrauch macht. Einen gleichen Standpunkt hat später auch wohl das Reichsgericht eingenommen.

2. Das sind im wesentlichen die Wege, die man unter der Herrschaft des vor dem 1. Januar 1900 geltenden Rechtes zum Zwecke der juristischen Aufklärung der Rechte des Empfängers beschritten hat. Gegen alle diese Konstruktionen sind indessen mehr oder minder gewichtige Einwendungen und Bedenken erhoben worden. So hat sich, um nur einige wichtige Punkte der an jenen Konstruktionen geübten Kritik herauszuheben, gegen die oben erwähnte Auffassung des Reichsoberhandelsgerichts, die Rechte des Empfängers seien im Verhältnis zum Absender nur als eine Beschränkung der Rechte des letzteren aufzufassen, besonders Eger II S. 85, der allerdings, wie oben gezeigt ist, mit seiner Zessionstheorie zu dem entgegengesetzten Resultat gelangt, mit der Begründung erklärt, jene Ansicht führe zu der nach der Vertragstheorie unhaltbaren Folge, daß zwei zugleich domini negotii seien, auch sei sie praktisch mit Rücksicht auf die Frage, wann jene Beschränkung des Rechtes des Absenders fortfalle, nicht wohl durchführbar. Gegen die Auffassung des Frachtvertrages als Vertrag zugunsten eines Dritten hat man

(so auch Goldschmidt a. a. O. S. 750) ins Feld geführt, daß sich dadurch zwar vielleicht die Rechte des Empfängers, nicht aber die Verpflichtungen, die er ebenfalls auf Grund des Frachtvertrages erwerbe, erklären ließen, überdies aber erlange ja nach dieser Theorie der Absender selbst keine Rechte. Aber auch gegen die Zessionstheorien sind von verschiedenen Gesichtspunkten aus Bedenken geltend gemacht worden: Das eigene Recht des Empfängers ist, so hat man besonders gegen Goldschmidt und Eger angeführt, mit dem Augenblick der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte bereits vorhanden, es ist sogar in beschränktem Umfang schon vorher da (Art. 404, § 434); es kann mithin dem Empfänger in jenem Zeitpunkt nicht erst zur Annahme offeriert werden. Wenn das Recht des Empfängers aber bereits mit der Ankunft des Gutes entsteht, so konkurrieren nach dem zweifellosen Wortlaut des Gesetzes von jenem Zeitpunkt an die Rechte des Absenders mit denen des Empfängers, und zwar bis zur Annahme des Frachtbriefs oder Erhebung der Klage auf Aushändigung von Gut und Frachtbrief durch den letzteren. Von einem Übergang von Rechten vom Absender auf den Empfänger aber kann unter diesen Umständen nicht die Rede sein. Selbst aber einmal angenommen, die Rechte des Empfängers entständen erst mit der Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes oder mit der Erhebung der Klage aus Art. 405 (§ 435) durch ihn, so soll der Umstand, daß dem Absender zunächst während und auch noch nach dem Transport alle Rechte verbleiben, daß er mithin das Recht des Empfängers jederzeit, und zwar auch noch nach Ankunft des Gutes, also nach der angeblich erfolgten Vertragsofferte, vernichten kann, gegen die Zessionstheorien sprechen. Schließlich scheitert nach einer oft ausgesprochenen Ansicht jede Zessionstheorie daran, daß nach ihr die Rechte des Absenders mit der Annahme des Frachtbriefes oder Erhebung der Klage nach Art. 405 (§ 435) definitiv ihr Ende finden müssen und auch dann nicht wieder aufleben können,

wenn der Empfänger von seinen erworbenen Rechten keinen Gebrauch macht. Zu falschen Konsequenzen sollen die beiden oben angeführten Ansichten führen, die das eigene Recht des Empfängers von formellen Gesichtspunkten aus erklären; auch hat man gesagt, umgingen sie nur die Schwierigkeiten, ein Vorwurf, den man auch gegen Thöl wegen seines Verzichtes auf eine Konstruktion erhoben hat. Gegen Windscheids Erklärungsversuch mit Hilfe der negotiorum gestio läßt sich der Einwand vorbringen, daß der Frachtführer in aller Regel gar nicht als Geschäftsführer des Empfängers handle und handeln wolle, vielmehr den Transport als eigenes Geschäft ausführe. Die Frachtbriefadresse als signum dominii oder cessionis aufzufassen, ist nach der an dieser Erklärung geübten Kritik schon deshalb nicht angängig, weil einerseits der Frachtvertrag, wie oben gezeigt, den dinglichen und sonstigen auf den Beziehungen zwischen Absender und Empfänger beruhenden Rechtsverhältnissen bezüglich des Gutes in keiner Weise präjudiziert und andererseits in der Frachtbriefadresse eine Zession wohl kaum enthalten sein kann.

§ 11.

b) Die Pflichten des Empfängers.

1. Es ist jetzt zur zweiten der unter der Herrschaft des alten Rechtes zum Zwecke der juristischen Konstruktion der Stellung des Empfängers aufgeworfenen Fragen und ihrer Beantwortung überzugehen, nämlich der nach dem inneren Wesen der oben festgestellten Pflichten des Empfängers aus dem Frachtvertrag. Auszugehen ist hier von einer sich in den Protokollen der Kommission zur Beratung des alten Handelsgesetzbuchs findenden Bemerkung, nach der von einer Seite die Verpflichtung des Empfängers aus Art. 406 (§ 436) dahin aufgefaßt worden ist, daß sie in einer Zahlungsanweisung des Absenders

ihren Grund habe (vgl. Protokolle S. 5101). Diese Auffassung ist in der Folge von verschiedenen Vertretern der Wissenschaft weiter dahin ausgebaut worden, daß der Frachtbrief die Anweisung des Absenders an den Empfänger enthalte, dieser solle die Fracht und die sonst auf dem Gute lastenden Spesen an den Frachtführer bezahlen, diese Anweisung aber der Empfänger durch Annahme von Gut und Frachtbrief annehme (so Kuhn a. a. O. S. 395 ff.; Anschütz und v. Völderndorff S. 449; Saran, in Löhrs Zentralorgan für den deutschen Handelsstand, bezw. das deutsche Handels- und Wechselrecht, Neue Folge Bd. 5 S. 554 ff. u. a.). Mit Hilfe der schon oben besprochenen Zessionstheorie will dagegen Eger II S. 354 ff. auch die Verpflichtungen des Empfängers aus dem Frachtvertrag juristisch konstruieren: Durch Annahme der Zessionsofferte seitens des Empfängers, die durch Annahme des Frachtbriefs oder des Gutes oder Anstellung der Klage aus Art. 405 (§ 435) erfolgt, übernimmt dieser nach der Egerschen Theorie als dominus negotii nicht nur die Vertragsrechte, sondern auch die Vertragspflichten, soweit sie aus dem Frachtbrief ersichtlich sind; denn nur unter dieser Bedingung ist ja der Eintritt in den Frachtvertrag dem Empfänger offeriert worden. Wenn dieser nun somit bereits mit einem der drei oben bezeichneten Momente als dominus negotii auch die Vertragspflichten überkommt, so kann nach der hier besprochenen Theorie die Bestimmung in Art. 406 (§ 436) nur Bedeutung haben hinsichtlich des Beginns und der Art und Weise der Erfüllung der Verpflichtungen des Empfängers: er und der Frachtführer können die Leistungen voneinander nur Zug um Zug mit der Erfüllung ihrer Verpflichtungen verlangen. Als Konsequenzen dieser seiner Erläuterungen stellt Eger schließlich folgende Sätze auf: 1. Nach Eintritt eines der oben bezeichneten drei Momente (Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes oder Klageerhebung nach Art. 405) kann der Frachtführer den Empfänger eventuell auf Annahme von Gut und

Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und sonstigen Spesen verklagen. 2. Die Zahlungspflicht des Empfängers tritt Zug um Zug mit der Leistung des Frachtführers in Kraft, und zwar wird der Empfänger durch Annahme von Gut und Frachtbrief, da in der Vereinigung beider Tatsachen nach Art. 406 der animus obligandi liegen soll, ex lege zur Zahlung verpflichtet und kann sich nicht durch den Gegenbeweis befreien, daß ihm der animus obligandi gefehlt habe. — Einen anderen Weg zur Erklärung der Verpflichtung des Empfängers auf Grund des Frachtvertrags schlägt C. F. Koch (Art. 406 Anm. 31) mit der von ihm aufgestellten Innominatskontraktstheorie ein. Nach dieser ist die Leistung des Frachtführers an den Empfänger (Übergabe von Gut und Frachtbrief) die res, die Vermögenshingabe, auf Grund deren jener von diesem als Gegenleistung nach dem Grundsatze: do ut des Zahlung der Fracht und sonstigen Spesen nach Maßgabe des Frachtbriefes verlangen kann. — Schließlich ist eine andere in der Wissenschaft oft vertretene Ansicht über die innere Struktur der Pflichten des Empfängers die, nach der er durch Beitritt zum Frachtvertrage vermöge konkludenter Handlung in ein Vertrags- und Verpflichtungsverhältnis zum Frachtführer eintritt. Nach dieser Theorie macht der Frachtführer dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte die Offerte zur Aushändigung des Frachtbriefes und Gutes gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Verpflichtungen. Die Annahme dieses Anerbietens seitens des Empfängers kann ausdrücklich geschehen oder auch durch konkludente Handlung. Diesen letzteren Fall hat Art. 406 (§ 436) im Auge, wenn er vorschreibt, daß der Empfänger durch Annahme von Gut und Frachtbrief zur Erfüllung der Verbindlichkeiten nach Maßgabe des Frachtbriefes verpflichtet werde (so Schott § 346 S. 410; v. Hahn II S. 657; Puchelt S. 1232; Thöl III S. 62 f.) Dieser Auffassung hat sich auch das Reichsoberhandelsgericht in

seiner Entscheidung XXI S. 182 angeschlossen. Speziell nach Schotts Ansicht hat jene durch „facta concludentia“ erfolgende Verpflichtung des Empfängers zugleich durch Art. 406 (§ 436) den Charakter einer gesetzlichen Präsumtion erhalten, einer Präsumtion freilich, die im Gegensatz zu Egers oben dargelegter Auffassung durch den Beweis von Umständen, die die Annahme ihres Gegenteils rechtfertigen, zu widerlegen ist.

2. Auch gegen diese Konstruktionen der Verpflichtungen des Empfängers aus dem Frachtvertrag lassen sich Bedenken verschiedentlich geltend machen. So läßt sich die Anweisungstheorie nicht recht mit dem Charakter des Frachtvertrages als einer locatio conductio operis in Einklang bringen und führt deshalb zu falschen Konsequenzen, beispielsweise hinsichtlich der Stellung des Absenders und Empfängers zu den dem Frachtführer gegenüber zu erfüllenden Verbindlichkeiten; hat der Empfänger durch Annahme von Gut und Frachtbrief die angebliche Zahlungsanweisung des Absenders akzeptiert, so würde nach jener Theorie der letztere dem Frachtführer gegenüber zwar nicht von seiner Schuld befreit werden, da das gemeine Recht den Satz des römischen Rechts: qui delegat, solvit nicht angenommen hat, indessen würde er diesem nach gemeinem Recht nur noch eventuell, d. h. ausschließlich wenn vom Empfänger Erfüllung der Frachtvertragsverbindlichkeiten trotz ordnungsmäßiger Beitreibung nicht zu erlangen wäre, zur Befriedigung seiner Forderungen verpflichtet sein. Diese Folgerung ist indessen für das Frachtvertragsverhältnis keinesfalls annehmbar. — Gegen die Innominatskontraktstheorie läßt sich einwenden, daß auch sie mit den auf das Frachtvertragsverhältnis anzuwendenden Grundsätzen der locatio conductio operis nicht wohl vereinbar ist; denn nach diesen ist der Frachtführer dem Absender gegenüber zur Übergabe von Gut und Frachtbrief an den Empfänger verpflichtet; das „do ut des“ läßt sich mithin auf die Leistung des Frachtführers nicht wohl anwenden. Der Grund der Ver-

pflichtung des Empfängers gegenüber dem Frachtführer kann vielmehr nur in seinem dahingehenden Willen erblickt werden, der durch die Annahme des Frachtbriefes und Gutes oder auch des einen oder anderen von ihm dem Frachtführer gegenüber als tatsächlich bekundet oder als gesetzlich fingiert oder präsumiert von den verschiedenen Ansichten angesehen wird. — Die Bedenken gegen die Zessionstheorie im ganzen sind schon oben besprochen worden; sie kommen auch für die vorliegende Frage mit in Betracht. Schließlich wird man sich gegenüber der Betrachtung der Pflichten des Empfängers als der Wirkung eines von ihm mit dem Frachtführer per facta concludentia abgeschlossenen Vertragsverhältnisses zum mindesten fragen müssen, warum dieses Verhältnis erst unter den Voraussetzungen des Art. 406 (§ 436), nämlich durch Annahme von Gut und Frachtbrief, und nicht schon früher unter den Voraussetzungen des Art. 402 (§ 433) Abs. 2, nämlich durch Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes oder durch Erhebung der Klage aus Art. 405 (§ 435), zur Entstehung gelangt.

3. Das geltende Recht.

§ 12.

a) Die rechtliche Grundlage für die Lösung des Problems.

Das neue Privatrecht, das seit dem 1. Januar 1900 im Deutschen Reiche in Geltung ist (das Bürgerliche Gesetzbuch vom 18. August 1896 und das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897), hat mit seinen zahlreichen einschneidenden Veränderungen, die es, wenigstens was das Bürgerliche Gesetzbuch anlangt, gegenüber dem bis dahin geltenden Rechte gebracht hat, auch das Problem der rechtlichen Beurteilung der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft unter einen von den vorstehend erläuterten Anschauungen abweichenden Gesichtspunkt gestellt. Unter der Herr-

schaft des gemeinen Rechts waren gegenüber dem Vorhandensein von zahlreichen Fällen, in denen aus einem Vertrage nach dem Willen des Vertragschließenden eine dritte, unbeteiligte Person unmittelbar ein eigenes Recht auf die Vertragsleistung tatsächlich erlangte, die Fragen nach der theoretischen Möglichkeit und rechtlichen Struktur dieser sogen. Verträge zugunsten Dritter umstritten. Man ging hier aus von dem Grundsatze des älteren römischen Rechts: alteri stipulari nemo potest, nach dem aus einem Vertrage Rechte und Pflichten nur zwischen seinen Kontrahenten begründet werden können, einem Grundsatz freilich, von dem bereits im späteren römischen Rechte in zahlreichen Fällen abgegangen worden war.[1]) Diese Stellung des gemeinen Rechts zu den Verträgen zugunsten Dritter mußte selbstverständlich während der Zeit der Herrschaft dieses Rechtes in der deutschen Rechtswissenschaft auch für die Beurteilung des Frachtvertrages und speziell der Position des Empfängers in ihm als, wie oben gesehen, am Vertragsschluß nicht beteiligten Dritten von Bedeutung sein. Darin haben die zahlreichen teilweise stark voneinander abweichenden Versuche einer juristischen Konstruktion der Stellung des Empfängers vor dem Jahre 1900 ihren Grund. Zwar hatte sich auch hier schon, wie oben gezeigt, der Gedanke, daß das Frachtgeschäft ein Vertrag zugunsten Dritter sei, mehrfach Geltung verschafft: Indessen geschah dies teilweise nicht ohne Modifikationen; so verlangte Höpfner a. a. O. für das Entstehen der Rechte des Empfängers noch dessen Beitritt zum Frachtgeschäft, und erklärte Gareis a. a. O. die Stellung des Empfängers nur für eine Reflexwirkung aus einem Vertrage zugunsten Dritter. Auf der anderen Seite wurden solche Konstruktionsversuche von den meisten und namhaften Vertretern der Wissenschaft a limine abgelehnt, so von Goldschmidt.

---

[1]) vgl. dazu die ausführliche Darlegung bei Hellwig, Einleitung S. 1ff.

Gegenüber dieser Stellung des gemeinen Rechtes zu den Verträgen zugunsten Dritter hat diese das deutsche bürgerliche Gesetzbuch als solche grundsätzlich und unzweideutig anerkannt. In seinem zweiten Buche (Recht der Schuldverhältnisse) spricht es unter dem 2. Abschnitt im 3. Titel, der die Überschrift trägt „Versprechen der Leistung an einen Dritten", in § 328 aus, daß durch Vertrag eine Leistung an einen Dritten mit der Wirkung bedungen werden kann, daß der Dritte unmittelbar das Recht erwirbt, die Leistung zu fordern. Gegenüber dieser klaren Anerkennung des eigenen Rechtes des Dritten aus einem für ihn an und für sich fremden Rechtsgeschäfte sind alle Fragen nach der Zulässigkeit und juristischen Konstruktion dieses Rechtes ein für allemal zum Schweigen gebracht. Damit aber ist zugleich die Basis gewonnen, von der nach dem heute geltenden Rechte die Beurteilung der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft auszugehen hat: Auch das Frachtgeschäft ist ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten; der Empfänger ist dieser Dritte, der auf Grund des zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Geschäftes unmittelbar das Recht erwirbt, von dem letzteren die Leistung, Übergabe von Gut und Frachtbrief, zu fordern. Es haben demnach auf diese Stellung des Empfängers die Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuches über das Versprechen der Leistung an einen Dritten für die juristische Erklärung jener Stellung und ergänzend die Bestimmungen des genannten Titels des Bürgerlichen Gesetzbuches insoweit Anwendung zu finden, als nicht der Abschnitt des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft besondere Bestimmungen enthält. Das ist die Ansicht der heute herrschenden Lehre.[1]) Es ist wohl auch die richtige Ansicht, zum mindesten ein richtiger Ausgangspunkt für die rechtliche Beurteilung der Stellung des Empfängers.

---

[1]) vgl. Hellwig S. 477 ff.; Cosack § 87; Lehmann § 435 Note 2; Staub S. 1530 u. a.

Abgelehnt wird somit der Standpunkt Leutkes, der neben anderen Bedenken gegen die hier vertretene Anschauung S. 52 behauptet, daß „die Frachtverträge sich nicht in die Denkform der Verträge auf Leistung an Dritte hineinzwängen" ließen, und der Ubachs (S. 21 ff.), der derselben Meinung ist. Auf ihre Darlegungen zur Begründung dieser ihrer Meinung wird im Laufe der weiteren Erörterung noch zurückzukommen sein. Wenn Ubach weiter S. 22 gegen die Auffassung des Frachtvertrags als Vertrag über Leistung an einen Dritten anführt, aus dem Umstande, daß der Empfänger aus dem Frachtvertrag kraft positiver Vorschrift ein eigenes Forderungsrecht erwerbe und § 328 B.G.B. dem Dritten ein unmittelbar eigenes Recht aus dem Vertrage gewähre, folge noch nicht, daß schon wegen dieser gemeinsamen Eigenschaft allein der Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten Dritter sei, „zumal da beide Vertragsarten sich nebeneinander im Werdegang des praktischen Lebens entwickelt" hätten, so kann dem nicht zugestimmt werden, wenigstens dann nicht, wenn die übrigen Bestimmungen über die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft mit denen über die Verträge auf Leistung an einen Dritten in Einklang zu bringen sind. Denn das Verhältnis der Normen des Bürgerlichen Gesetzbuches zu denen des Handelsgesetzbuches und speziell denen über das Frachtgeschäft ist richtiger Ansicht nach das der lex generalis zur lex specialis, d. h. die Bestimmungen des Handelsrechtes finden ihre Ergänzung und Vervollständigung in denen des bürgerlichen Rechtes. So wird heutzutage, wie oben gezeigt, der Frachtvertrag wohl unbestritten als eine gesetzlich speziell geregelte Art des Werkvertrages (§§ 631 ff. B.G.B.) angesehen, für die ergänzend, d. h. soweit nicht der 6. Abschnitt des 3. Buches des H.G.B. besondere Bestimmungen trifft, der Titel über den Werkvertrag heranzuziehen ist. Dasselbe Verhältnis besteht demgemäß, soweit der Empfänger in Frage kommt, auch zwischen dem Frachtgeschäft und dem Versprechen der Leistung an einen

Dritten. Daran kann auch der Umstand nichts ändern, daß beide Vertragsarten sich nebeneinander entwickelt haben, hervorgerufen durch das Bedürfnis des praktischen Lebens; denn tatsächlich stehen beide Materien heutzutage fertig entwickelt und eingeordnet im System des Privatrechtes da und gegenüber der Fülle der Erscheinungen menschlicher Lebensbetätigung, denen sie nur vereint und die eine von der anderen ergänzt, gerecht zu werden vermögen.

Indessen wartet vorderhand noch die bereits oben angedeutete Frage ihrer Beantwortung, wie die oben erörterten Bestimmungen über die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft überhaupt in Einklang zu bringen sind mit den Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuches über das Versprechen der Leistung an einen Dritten. Daran wird sich unmittelbar die andere Frage zu knüpfen haben, ob mit Hilfe dieser so gefundenen Klarstellungen auch Licht auf die verschiedenen auftauchenden Einzelfragen, die teilweise bereits oben hervorgehoben worden sind, fällt, und ob die Untersuchung auch hier zu befriedigenden Resultaten führt. Auch daran wird sich die Richtigkeit des hier genommenen Ausgangspunktes von den Verträgen über Leistung an einen Dritten zu erproben haben.

Die Darstellung wird auch hier wie bereits im ersten Teile die beiden Möglichkeiten des Transportes mit Frachtbrief und des Transportes ohne diesen auseinanderzuhalten haben, da beide voneinander abweichende Erscheinungen zeigen werden.

b) Der Transport mit Frachtbrief.

§ 13.

a) Die Rechte des Empfängers.

I. Auch hier ist zunächst, wie dies bereits bei den früheren Arbeiten unter der Herrschaft des alten Rechtes geschehen ist,

die Berechtigung des Empfängers aus dem Frachtgeschäft ins Auge zu fassen. Sieht man, wie bereits oben ausgeführt, den Frachtvertrag als einen Vertrag über Leistung an einen Dritten an, und sucht man dementsprechend die Stellung des Empfängers mit Hilfe der für diese Vertragskategorie heute geltenden Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuches zu erklären, so ergibt sich zunächst für die Frage der Entstehung der Rechte des Empfängers folgendes Resultat[1]):

1. § 328 Abs. 1 B.G.B. besagt: „Durch Vertrag kann eine Leistung an einen Dritten mit der Wirkung bedungen werden, daß der Dritte unmittelbar das Recht erwirbt, die Leistung zu fordern." Mit anderen Worten, der Dritte, an dem Vertragsabschluß nicht Beteiligte erlangt seine Berechtigung direkt durch die Vereinbarung der Vertragschließenden ohne sein Zutun, ja sogar gegen seinen Willen; einer Annahme bedarf es zur Entstehung jener Rechte nicht. Ob hingegen der Dritte im Einzelfalle tatsächlich solch unmittelbare Befugnis aus dem ihm fremden Rechtsgeschäft erlangen, ob sie sofort oder nur unter gewissen Voraussetzungen entstehen, und ob den Vertragschließenden die Füglichkeit vorbehalten sein soll, das Recht des Dritten ohne dessen Zustimmung aufzuheben oder zu ändern, für diese wichtigen Fragen, so bestimmt der Abs. 2 des genannten § 328, sollen in Ermangelung einer besonderen Bestimmung die Umstände, insbesondere der Zweck des Vertrages, entscheidend sein. Der Empfänger erwirbt nun aus dem zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Frachtgeschäfte, wie schon mehrfach ausgeführt, gewisse gesetzlich festgelegte Rechte. Daß er sie erlangen soll, ist aus dem ganzen Zweck des Vertrages, wie dies sogleich mit bei den Erörterungen über die Zeit der Entstehung dieser

[1]) Es sei für die folgende Darstellung ein für allemal auf Hellwigs schon mehrfach zitierte Arbeit, besonders auf das 3. Kapitel des 2. Buches über die Transportverträge verwiesen. Die hier vertretenen Anschauungen schließen sich in vielen Punkten an Hellwig an.

Rechte näher auszuführen sein wird, zu entnehmen. Er erlangt diese Rechte weiter sämtlich entsprechend dem sich aus § 328 Abs. 1 B.G.B. ergebenden Grundsatze unmittelbar aus dem zwischen Absender und Frachtführer geschlossenen Vertrage in der Gestalt, die dieser zur Zeit des Rechtserwerbes hat. Die Entstehung ist unabhängig von ihrer Annahme durch den Empfänger, auch unabhängig von seiner Kenntnis vom Rechtserwerb. Indessen kann dieser, wie oben gesehen, die ihm nach dem Frachtvertrag unmittelbar zufallenden Rechte nicht sofort nach dem Abschluß des Frachtgeschäftes zwischen Absender und Frachtführer geltend machen; erst nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte ist er in der Lage, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte auszuüben (§ 435). Vorher ist er, solange das Gut noch unterwegs ist, nur befugt, Maßnahmen zur Sicherstellung des Gutes zu ergreifen (§ 434). Es ergibt sich also ein sukzessives Anwachsen der Rechte des Empfängers. Diese Erscheinung läßt sich mit Hilfe des oben angeführten, in § 328 Abs. 2 B.G.B. enthaltenen Prinzips, daß der Dritte das Recht eventuell erst nach dem Eintritt gewisser Voraussetzungen erwerben soll, erklären. Die durch den Frachtvertrag bedungene Leistung besteht nämlich in einem Zweifachen: Transport des Gutes und Frachtbriefes nach dem Ablieferungsort und deren Übergabe an den Empfänger. Beide Teile der Leistung werden vom Frachtführer zunächst nur dem Absender geschuldet. Es ist aber als der vermutliche und auch dem Zwecke des Frachtvertrages entsprechende Wille der Vertragsparteien anzusehen, daß der Empfänger ein Recht auf den ihn unmittelbar berührenden Teil der Vertragsleistung, die Ablieferung von Gut und Frachtbrief, erlangen soll. Denn einesteils kann er ja in aller Regel hinsichtlich des am Ablieferungsort befindlichen Gutes viel leichter und schneller die nötigen Maßnahmen treffen als der oft weit entfernte Absender; anderenteils ist damit auch dem eigenen Interesse des Absenders, dem zweifellos in erster

Reihe der Frachtvertrag zu dienen hat, am besten entsprochen, weil durch das Recht des Empfängers dem von jenem beabsichtigten Zweck des Gelangens des Frachtgutes in die Hände des Empfängers Vorschub geleistet wird, ohne daß dadurch die herrschende Stellung des Absenders erheblich erschüttert würde. Mit diesen Erwägungen steht die gesetzliche Bestimmung in § 435 in Übereinstimmung, und sie deckt sich so auch mit dem in § 328 Abs. 2 B.G.B. aufgestellten Grundsatze.

Nun ist allerdings demgegenüber immer noch die Frage aufzuwerfen, ob der Empfänger die ihm in § 435 gewährtem Rechte nicht doch schon im Augenblick des Abschlusses des Frachtvertrages zwischen Absender und Frachtführer, freilich bedingt oder betagt (durch die Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte), erlange. Dies ist aber zu verneinen. Vielmehr muß mit Hellwig unter Hinweis auf die ebenfalls mit Hilfe der Theorie der Verträge auf Leistung an einen Dritten erfolgende Begründung seiner Ansicht (S. 208 ff.)[1]) angenommen werden, daß der Empfänger vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte lediglich eine bedeutungslose Anwartschaft auf den Erwerb der ihm nach § 435 zustehenden Rechte hat.

2. Bisher ist nur von dem Rechte des Empfängers aus § 435 die Rede gewesen. Indessen läßt sich auch das ihm durch § 434 gewährte Recht auf Sicherstellung des unterwegs befindlichen Gutes mit dem Grundsatze des § 328 Abs. 2 B.G.B. in Einklang bringen. Wenn nach diesem für die Entstehung und den Untergang des Rechtes des Dritten die verschiedensten Modalitäten gegeben sind, so kann nur als eine sinngemäße erweiternde Auslegung jener Bestimmung die Annahme angesehen werden, daß der Dritte aus dem Versprechen über die Leistung

---

[1]) Auf diese Gründe, die aus der ganzen Struktur der Verträge auf Leistung an einen Dritten abgeleitet werden, näher einzugehen, ist hier nicht der Ort; es würde dies zu weit führen.

an ihn zunächst nur einzelne, beschränkte Rechte und vielleicht erst später die Vollrechte erlangen soll, vorausgesetzt, daß dies in Ermangelung einer besonderen Bestimmung aus den Umständen, insbesondere aus dem Zwecke des Vertrages zu entnehmen ist. Diesen Fall nun regelt § 434: der Empfänger hat schon vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsort, und zwar, wie aus dem Wortlaut des genannten Paragraphen hervorgeht, von der Übergabe des Gutes an den Frachtführer ab, das beschränkte, aus dem Frachtvertrag abzuleitende Recht, die zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen; zu einer weiteren Rechtsausübung ist er dagegen zunächst nicht befugt. Auch diese Bestimmung läßt sich aus dem oben besprochenen Zwecke des Frachtvertrages, der in der Verbringung des Gutes nach dem Ablieferungsorte und Übergabe desselben an den Empfänger besteht, ableiten.

Mit dieser Feststellung ist zugleich die umstrittene Frage nach dem Verhältnis der Rechte aus § 435 und aus § 434 zueinander gelöst. Beide Arten von Rechten sind ihrem Wesen nach völlig gleich, nur ihrem Inhalte nach verschieden; beider Ausgangspunkt ist der gleiche, demnach auch ihre rechtliche Beurteilung dieselbe. Es sind also die Rechte des Empfängers aus § 434 nicht als der „vorausgeworfene Schatten seines zukünftigen Rechtes“ (so Schott) anzusehen und auch nicht unter dem Gesichtspunkt einer präsumtiven Vollmacht (so Goldschmidt) zu betrachten.[1])

3. Bisher waren die dem Empfänger nach §§ 434, 435 gegebenen Rechte verhältnismäßig leicht mit Hilfe der in § 328 B.G.B. aufgestellten Grundsätze juristisch zu erklären. Jene standen dem Empfänger aber nur neben den Rechten des Absenders aus dem Frachtvertrag und nur dann zu, wenn dieser

[1]) Über die neuerdings von Cosack vertretene Ansicht über das Wesen der Rechte des Empfängers aus § 434 s. weiter unten S. 67.

dem Frachtführer keine entgegenstehenden Anweisungen erteilte, d. h. der Absender konnte die Rechte des Empfängers jederzeit vernichten, auch dann noch, wenn der Empfänger bereits das Recht auf die Leistung gegen den Frachtführer erlangt hatte. Jetzt übergibt der Frachtführer nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung den Frachtbrief oder das Frachtgut dem Empfänger, oder aber der letztere erhebt gegen jenen Klage aus dem ihm nach § 435 zustehenden Rechte. Damit erlöschen, wie oben ausgeführt, die Verfügungsbefugnisse des Absenders über das Gut, der Empfänger hat allein noch das Recht, über dieses zu disponieren. Wie aber läßt sich diese Erscheinung mit den Grundsätzen über die Verträge auf Leistung an einen Dritten in Einklang bringen? Ohne weiteres ist soviel klar, daß hier zur Erklärung § 328 B.G.B. nicht ausreichen kann; denn es ist nicht abzusehen, wie hier aus den Umständen, insbesondere aus dem Zwecke des Frachtvertrages diese Verstärkung der Stellung des Empfängers und die dadurch bedingte Eliminierung des Absenders abgeleitet werden sollte.

a) Es soll zunächst der Fall der Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger näher ins Auge gefaßt werden. Hellwig S. 484 ff. gelangt hier zu folgendem Resultat: Ausgehend von der Betrachtung des nach § 426 gesetzlich erforderten Inhalts des Frachtbriefes, von dem die übliche Form einer an den Empfänger gerichteten Erklärung nicht verlangt werde, der dagegen alles das enthalten solle, was die Vertragschließenden als gegenseitige Verpflichtungen übernommen hätten, gelangt er zu dem Schluß, daß der Frachtbrief nicht, wie allgemein gelehrt werde, bloß eine Beweisurkunde, sondern daß er vielmehr eine Dispositivurkunde sei, d. h. die rechtsgeschäftlichen Willenserklärungen, die den Frachtvertrag darstellten, enthalte. Auch die nachträgliche Ausstellung des Frachtbriefes sei nicht bloß Schaffung einer Beweisurkunde, sondern die „Reproduktion des

Vertragsschlusses". Hellwig wendet darnach dieses Untersuchungsergebnis zur rechtlichen Beurteilung des Falles an, daß der Frachtführer den Frachtbrief dem Empfänger übergibt: Nicht kann nach seiner Ansicht die Übergabe des Frachtbriefes ein Erfüllungsversprechen des Frachtführers enthalten, da das Gesetz nur verlange, daß der Frachtbrief auf irgend eine Weise mit dem Willen jenes in die Hände des Empfängers gelangt sei (übereinstimmend die obige Darstellung im 1. Teil); aus demselben Grunde könne, so meint Hellwig weiter, auch eine Annahme durch den letzteren im Sinne des § 333 B.G.B. hier nicht vorliegen; beide Fälle könnten allerdings möglicherweise mit der Übergabe des Frachtbriefes verbunden sein, notwendig sei dies aber nicht der Fall. Vielmehr könne, da der Empfänger die Rechte aus dem Frachtvertrag bereits im Augenblick der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte erwerbe, mithin die Übergabe des Frachtbriefes nicht die Verschaffung dieser Rechte bedeuten könne, und da ferner in dem Frachtbrief neben der Beurkundung des Frachtgeschäfts auch die Willenserklärung des Absenders an den Empfänger, daß er empfangen solle, enthalten sei, die durch die Übergabe des Frachtbriefes seitens des Frachtführers an den Empfänger erzeugte Wirkung der Beendigung der Verfügungsbefugnis des Absenders nur so erklärt werden, daß der letztere durch den Frachtführer dem Empfänger die im Frachtbrief enthaltene Willenserklärung zukommen lasse. Diese Willenserklärung habe zum Inhalt, daß der Empfänger empfangsberechtigt sein solle; da er dies aber bereits seit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsort sei, so könne jene Willenserklärung nur bedeuten, daß er allein berechtigt sein solle, d. h. sie enthalte einen Verzicht des Absenders auf sein Verfügungsrecht gegenüber dem Empfänger. Aus § 433 Abs. 2 aber gehe mit Unzweideutigkeit hervor, daß das Gesetz auf die Frage, ob der Empfänger diesen Verzicht angenommen habe, kein Gewicht lege; jener Verzicht sei mithin gesetzlich als einseitige Willenserklärung des

Absenders, wirksam vom Momente ihres Zugangs an den Empfänger ab (§ 130 B.G.B.), zu betrachten.

Indessen lassen sich doch gegenüber diesen sicher interessanten und geistvollen Ausführungen Hellwigs einige Bedenken nicht unterdrücken: Hellwig geht wohl etwas zu weit mit seiner Behauptung, der Frachtbrief sei insofern eine Dispositivurkunde, als er „die Fixierung der rechtsgeschäftlichen Willenserklärungen enthalte, die den Frachtvertrag darstellten". Denn das Frachtgeschäft, wie oben gesehen, juristisch qualifiziert als eine Art Werkvertrag, ist somit ein synallagmatischer Vertrag: er begründet zwischen Absender und Frachtführer einen Austausch gegenseitiger Verbindlichkeiten, welche beide für das Geschäft gleich wesentlich sind. Ein solcher Vertrag kann von den Vertragschließenden durch einfache mündliche Vereinbarung geschlossen werden. Wenn er aber nach dem Gesetz oder dem Parteienwillen in schriftlicher Form abgeschlossen werden soll, so zwar, daß die Vertragsurkunde die relevanten Willenserklärungen und mithin den Vertrag selbst zu enthalten hat, so muß nach §§ 126, 127 B.G.B (nach § 127 wenigstens mangels besonderer Parteivereinbarung) die über den Vertragsabschluß aufgenommene Urkunde von beiden Parteien eigenhändig mit ihren Namen unterzeichnet werden; oder aber im Falle des Vorliegens mehrerer gleichlautender Vertragsurkunden hat mindestens jede Partei die für die andere vertragschließende bestimmte Urkunde mit ihrem Namen zu unterschreiben.

Dieses Ergebnis soll nun auf die Beurteilung der Bedeutung des Frachtbriefes für den Abschluß des Frachtvertrages angewandt werden. Den Frachtbrief hat auf Verlangen des Frachtführers der Absender nach § 426 auszustellen und diesem auszuhändigen. Dementsprechend ist als Erfordernis des Inhalts dieser Urkunde in Ziffer 9 des genannten Paragraphen „die Unterschrift des Absenders" aufgestellt. Die Namensunterschrift des Frachtführers ist dagegen gesetzlich nicht erforderlich; es läge auch dafür nach dem Charakter, den das Gesetz dem Frachtbrief

zuweist, nämlich dem einer wesentlich dem Interesse des Frachtführers dienenden Urkunde, gar kein Grund vor. Ist aber der Frachtbrief normalerweise eine lediglich vom Absender, also nur von einer Vertragspartei unterzeichnete Urkunde, so kann es nach dem oben Gesagten keinem Zweifel unterliegen, daß er nicht die für den Frachtvertragsabschluß relevanten Willenserklärungen der Parteien enthalten kann, zum mindesten nicht die Willenserklärungen des Frachtführers. Das normale Frachtgeschäft, wie es in §§ 425 ff. geregelt ist, findet vielmehr seinen Abschluß zunächst und an und für sich in der mündlichen Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer. Und auch die nachträgliche Ausfertigung eines Frachtbriefes ist nicht eine Reproduktion des Vertragsschlusses; denn zum mindesten könnten, wenn man sich auf diesen Standpunkt stellte, die Erklärungen des Frachtführers als nicht mit reproduziert angesehen werden, da er den Frachtbrief nicht mit unterschrieben hat.

Andererseits braucht man allerdings nicht soweit zu gehen, daß man annimmt, der Frachtbrief sei lediglich „eine von der Glaubwürdigkeit abhängige Parteiaussage über das Wissen des Ausstellers von einer Tatsache" (so Hellwig S. 486), also eine bloße Beweisurkunde.[1]) Vielmehr enthält richtiger Ansicht nach wohl der Frachtbrief die den Frachtvertrag ausmachenden Willenserklärungen, soweit sie vom Absender ausgehen; und zwar auch dann, wenn der Frachtbrief erst nachträglich ausgestellt wird, in diesem Falle allerdings als Reproduktion der vorher mündlich abgegebenen Erklärungen in dem Sinne, daß jetzt die schriftlichen Erklärungen die den Absender bindenden sind. In-

---

[1]) Diesen Standpunkt vertraten für das alte Recht Eger, Puchelt u. a. Auch im neuen Rechte scheint die herrschende Lehre in dem Frachtbrief in erster Reihe eine Beweisurkunde und nur in einzelnen Beziehungen eine Dispositivurkunde zu erblicken, so Staub S. 1509; Lehmann § 426 Note 4 u. a.

soweit ist der Frachtbrief als Dispositivurkunde anzusehen. Zu den absenderischen Willenserklärungen, die er „enthält", gehört der Regel nach in erster Reihe die, daß der Empfänger das Gut erhalten solle, ferner die Verpflichtung des Absenders zur Zahlung der Fracht und sonstigen im Frachtbrief aufgeführten Spesen u. a. m. Diese Auffassung steht nicht in Widerspruch mit dem in § 426 geforderten Inhalte des Frachtbriefes: sie entspricht ferner auch dem in §§ 126, 127 B.G.B. aufgestellten Grundsätzen über die schriftliche Form der einseitigen Willenserklärung, wie sie zugestandenermaßen auch beim Miet-, Pacht-, Kaufvertrag usw. vorkommen kann. Wenn § 426 Ziffer 9 an Stelle der eigenhändigen Namensunterschrift des Ausstellers des Frachtbriefes eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift für genügend erklärt, so ist dies nur als eine gesetzlich festgelegte Ausnahme von dem Prinzip des § 126 B.G.B. anzusehen, wie sie beispielsweise auch § 793 Abs. 2 B.G.B. enthält. Soweit dagegen der Frachtbrief über die Willenserklärungen des Frachtführers, so über sein Ablieferungsversprechen, Aufschluß gibt, ist er lediglich Beweisurkunde. Selbst wenn jener den Frachtbrief ohne jeden Vorbehalt annimmt, so wird durch die dadurch zu vermutende Billigung seines Inhalts seitens des Frachtführers der Frachtbrief noch nicht zu einer diesen verpflichtenden Urkunde, sofern dies nicht aus einer dahingehenden Vereinbarung der Vertragsparteien zu entnehmen ist. Aus dem Gesagten ergibt sich auch die Lösung der Frage, wer die Vermerke über die zu zahlende Fracht und die zu entrichtenden Spesen usw. auf den Frachtbrief bringen kann. Es ist dazu der Absender sicherlich als der die Verpflichtungserklärung Abgebende, keinesfalls aber der Frachtführer auf eigene Hand und ohne Zustimmung des Absenders befugt (vgl. dazu Eger II S. 369; a. A. freilich Hellwig S. 483). Die oben erläuterte Anschauung steht schließlich auch mit dem Zweck und der Stellung des Frachtbriefes im Frachtgeschäft in vollem Einklang. Ur-

ſprünglich als Begleitpapier für das rollende Gut gedacht, ausgeſtellt im Intereſſe des Frachtführers, dient er heute weſentlich dazu, dieſem Sicherheit über die vom Abſender abgegebenen Erklärungen, beiſpielsweiſe über die von dem letzteren übernommenen Verpflichtungen, zu verſchaffen und ferner den Empfänger von den Modalitäten, unter denen der Frachtführer die Vertragsleiſtungen ihm gegenüber zu erfüllen hat, in Kenntnis zu ſetzen.

Die hier vertretene Auffaſſung führt zu Konſequenzen, die von denen, zu denen Hellwig gelangt, in einigen Stücken abweichen, und die auch die Stellung des Empfängers nicht unberührt laſſen. Hellwig nämlich kommt (S. 487 88), da er den Frachtbrief ſchlechthin als Verpflichtungsurkunde anſieht, auch ſoweit die Willenserklärungen des Frachtführers in Betracht kommen, zu dem Schluß, daß zwar beim Frachtgeſchäft neben der im Frachtbrief erfolgenden ſchriftlichen Vertragsniederlegung noch andere, auch bereits früher getroffene mündliche Vereinbarungen Geltung haben könnten, indes ſei ein ſolcher Wille der Parteien nicht zu vermuten, und im Falle eines Widerſpruchs zwiſchen früherer mündlicher und ſpäterer ſchriftlicher Vereinbarung habe nur der letztere zu gelten, falls nicht der Widerſpruch durch Irrtum, Betrug oder ſonſtige Anfechtungsgründe zu erklären ſei. Demgegenüber muß auf Grund der oben gefundenen Bedeutung des Frachtbriefs feſtgeſtellt werden, daß ihm dieſe von Hellwig ſchlechtweg zuerkannte Beweiserheblichkeit, nur ſoweit die Willenserklärungen des Abſenders in Frage ſtehen, zukommen kann. Soweit es ſich dagegen um die Willenserklärungen des Frachtführers handelt, ſoweit der Frachtbrief alſo nur Beweisurkunde iſt, iſt der Gegenbeweis gegen die Richtigkeit ſeines Inhalts unbeſchränkt zuzulaſſen. Im letzteren Falle kann nicht einmal die Urkundenbeweisregel des § 416 der Civilprozeßordnung Anwendung finden, da ja, wie geſehen, der Frachtführer in aller Regel den Frachtbrief nicht mit unterſchreibt; vielmehr

bestimmt hier seine Beweiskraft die freie Beweiswürdigung im einzelnen Falle.[1] [2])

Übrigens sind die oben gefundenen Resultate über die Bedeutung des Frachtbriefes im Frachtgeschäft lediglich aus den gesetzlichen Bestimmungen über diese Materie in §§ 425 ff. abgeleitet. Es ist selbstverständlich, daß die Vertragsparteien auch in dieser Beziehung Abweichendes zu vereinbaren in der Lage sind. Wie sie den Frachtbrief beide unterschreiben können, so kann auch ihre Absicht darauf gerichtet sein, daß dieser die den Frachtvertrag begründenden Willenserklärungen nicht nur des Absenders, sondern auch des Frachtführers enthalten soll, sei es mit, sei es ohne Mitunterschrift des letzteren. In dieser Beziehung ist es interessant, § 74 der Eisenbahnverkehrsordnung heranzuziehen.

Bezüglich der rechtlichen Beurteilung der Übergabe des Frachtbriefes seitens des Frachtführers an den Empfänger und der mit ihr verbundenen Wirkung des Erlöschens der Verfügungsgewalt des Absenders über das Gut ist trotz der oben erläuterten Abweichung in der Auffassung der rechtlichen Be-

---

[1]) Ganz abgelehnt wird hiermit der Standpunkt Cosacks § 86 sub 5, der behauptet, der Frachtbrief sei im Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer stets Beweisurkunde, im Verhältnis zwischen diesem und dem Empfänger aber Formalurkunde.

[2]) Näher auf die rechtliche Natur des Frachtbriefes einzugehen, ist hier nicht der Ort. Soweit die Stellung des Empfängers in Betracht kommt, genügt m. E. das oben Gesagte. Nur soviel soll der Vollständigkeit halber noch bemerkt werden: Die oben ausgeführte Anschauung über die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefes führt mit Sicherheit zu der Konsequenz, daß der Frachtbrief als Wertpapier anzusehen ist. Freilich ist der Frachtbrief wohl kein vollkommenes, sondern nur ein unvollkommenes Wertpapier, d. h. sein Besitz ist die notwendige Voraussetzung nur zur Übertragung des Rechtes aus dem Frachtvertrag, nicht auch Voraussetzung zur Ausübung des Rechtes. Der Frachtbrief ist sonach etwa der Namensaktie vergleichbar.

deutung des Frachtbriefes von der Hellwigs doch auch von dem hier vertretenen Standpunkt aus seinen oben dargelegten Ausführungen beizutreten. Der Frachtbrief enthält die für den Frachtvertrag relevanten Willenserklärungen des Absenders. Dieser läßt sie dem Empfänger durch den Frachtführer überbringen. Dadurch, daß dem Empfänger, der ja schon von dem Moment der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte ab das Recht auf Übergabe des Gutes und Frachtbriefes hat, mit dem letzteren die Willenserklärung des Absenders, daß er, der Empfänger, das Gut erhalten, daß er mithin empfangsberechtigt sein solle, zugeht, ist zum Ausdruck gebracht, daß er ausschließlich empfangsberechtigt sein soll; mit andern Worten, der Absender übermittelt dem Empfänger mit dem Frachtbrief den Verzicht auf sein Verfügungsrecht. Der Annahme von Hellwig, dieser Verzicht wirke nach dem Gesetze als einseitige Willenserklärung des Absenders, und zwar nach § 130 B.G.B. von dem Zeitpunkt ab, in dem er dem Destinatär zugehe, er sei auch, streng genommen, der Annahme gar nicht fähig, kann man umsomehr beipflichten, als der Frachtvertrag ein Vertrag über Leistung an einen Dritten ist, der Empfänger mithin, wie oben ausgeführt, die ihm zufallenden Rechte ohne sein Zutun, insbesondere ohne Annahme erlangt. Selbstverständlich kann der hier in Rede stehende Verzicht nach dem Willen der Beteiligten auch durch Vertrag zwischen Absender und Empfänger ins Leben treten.

An der Hand der juristischen Konstruktion des Rechtserwerbes des Empfängers auf Grund des Frachtvertrages ist auch die Frage zu beantworten, wie es zu beurteilen ist, wenn der Frachtführer dem Empfänger den Frachtbrief nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte, aber irrtümlich oder wider besseres Wissen in Nichtbeachtung einer rechtzeitigen Konterorder des Absenders aushändigt. Es treten hier, da mit dem Frachtbrief dem Empfänger die oben näher charakterisierte Willens-

erklärung des Absenders zugeht, zunächst dieselben Wirkungen ein, als wenn die Überbringung des Frachtbriefes dem Willen des Absenders entspräche (Erlöschen des diesem zustehenden Verfügungsrechts). Indessen hat in diesem Falle der Frachtführer dem Empfänger die Willenserklärung des Absenders unrichtig übermittelt. Denn tatsächlich hatte diese im Augenblick der Aushändigung des Frachtbriefes durch die gesetzlich zulässige nachträgliche Konterorder eine andere Gestalt erhalten, als sie der Frachtbrief ergab. Es kann demnach der Absender dem Empfänger gegenüber die im Frachtbrief enthaltene Willenserklärung nach Maßgabe von §§ 119 ff. B.G.B. anfechten. Die Frage, inwieweit der Absender in solchem Falle den Frachtführer wegen vertragswidrigen Verhaltens in Anspruch nehmen kann, ist auf Grund des zwischen diesen Personen bestehenden Rechtsverhältnisses zu beantworten, hier ist sie nicht zu behandeln. Schließlich ist im Zusammenhang mit dem bisher Gesagten noch darauf hinzuweisen, daß, obzwar der Frachtbrief, wie oben gesehen, die Willenserklärung des Absenders, der Empfänger solle zum Empfange des Gutes berechtigt sein, enthält, das Recht des letzteren doch nicht schon dann entsteht, wenn ihm der Frachtführer bereits vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte den Frachtbrief aushändigt, vielmehr auch in diesem Falle, vorausgesetzt, daß der Absender von seinem Rechte auf Erteilung von Konterorder keinen Gebrauch macht, erst mit dem Augenblicke der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte. Denn, wie oben festgestellt, geht beim Frachtgeschäft der Wille der Vertragschließenden dahin, daß der Dritte, der Empfänger, die Vertragsrechte erst mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte erlangen soll; dahin ist deshalb auch die im Frachtbrief enthaltene Willenserklärung des Absenders zu verstehen. Selbstverständlich erlangt aber hier der Empfänger die Rechte in dem bezeichneten Zeitpunkt unbeschränkbar durch eine nachträgliche Verfügung des Absenders (so auch die herrschende Lehre).

b) Die gleiche Wirkung wie die Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger hat die Übergabe des Gutes an ihn, ohne daß der Frachtbrief mit ausgehändigt wird. Dies bedarf keiner weiteren rechtlichen Begründung. Die Berechtigung jener Annahme, die im Gesetz nicht ausdrücklich ausgesprochen worden ist, ergibt sich aus dem oben im ersten Teile S. 20 Gesagten. Hervorzuheben ist hier nur folgendes: Eine vor Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung erfolgende Aushändigung des Gutes durch den Frachtführer an den Empfänger ist eigenmächtig und vertragswidrig, da jener durch solche Handlung den vertragsmäßig übernommenen Transport vorzeitig abgebrochen haben würde. Sie beendet daher nicht das Verfügungsrecht des Absenders. Aber auch wenn der Frachtführer zwar nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte, aber unter irrtümlichem oder böswilligem Verstoß gegen eine rechtzeitige Konterorder des Absenders das Gut an den Empfänger abliefert, so tritt deshalb die Wirkung des Erlöschens des Dispositionsrechts des Absenders noch nicht ein. Denn der Frachtführer ist hier selbst in der Lage, vom Empfänger das ausgehändigte Gut zurückzuverlangen (so Lehmann § 433 Note 10; R.G. V. Civilsenat im Urteil vom 6. 3. 1880 in Eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. 1 S. 132). Diese Sätze ergeben sich unmittelbar aus dem Wortlaut des Gesetzes.

c) Schließlich bezeichnet das Gesetz in § 433 Abs. 2 als die dritte Möglichkeit des Erlöschens des Verfügungsrechts des Absenders den Fall, daß der Empfänger gegen den Frachtführer Klage nach § 435 erhebt. Mit Hellwig S. 491 ist unter der mit dieser Wirkung ausgestatteten Klage richtiger Ansicht nach nicht bloß die auf Übergabe des Gutes und Frachtbriefes, sondern auch die auf eine oder andere von diesen beiden Leistungen gerichtete Klage zu verstehen. Ebenso ist der Ansicht Hellwigs a. a. O. zuzustimmen, daß die in dieser Hinsicht gegebene Gleichstellung der Klage auf Bewirkung der Vertrags-

leistung mit der Leistung selbst ihren Grund in der im gemeinen Rechte wurzelnden Anschauung über solidarische Berechtigungen und auch über die Verträge zugunsten Dritter hat. Es kann aber weiter sicherlich nicht jeder Klage des Empfängers auf Grund der ihm nach § 435 zustehenden Rechte die oben gedachte Wirkung zukommen. Oben S. 15/16 ist gezeigt worden, daß der Empfänger an Stelle der Übergabe des Frachtbriefes mit der actio ad exhibendum (§ 810 B.G.B.) auch nur dessen Vorlegung vom Frachtführer zum Zwecke der Orientierung über den Inhalt des Frachtvertrages (z. B. Frachtzahlung) verlangen kann. Diese Klage kann das Verfügungsrecht des Absenders über das Gut deshalb nicht beenden, weil unter allen Umständen, auch nach der oben angeführten Begründung Hellwigs, der Leistung selbst nur eine solche Leistungsklage gleichstehen kann, aus der sich der Wille des Klagenden zur Annahme der Leistung ergibt. Ein solcher Wille ist aber bei der actio ad exhibendum des Empfängers deshalb nicht zu vermuten, weil dieser in aller Regel, wenn er eine solche Klage erhebt, erst auf Grund des vorzulegenden Frachtbriefes Entschließung fassen will, ob er von den ihm zustehenden Frachtvertragsrechten weiteren Gebrauch machen soll oder nicht.[1])

II. Aus dem Wesen des Frachtgeschäftes als Versprechen der Leistung an einen Dritten erklärt es sich auch, daß die Rechte, die dem Empfänger aus diesem Vertragsverhältnis erwachsen, für diesen nicht fremde, sondern eigene Rechte sind, wie dies ja auch § 435 unzweideutig ausspricht und oben im ersten Teile bereits ausgeführt worden ist. Denn gerade darin beruht ein charakteristisches Merkmal des Versprechens der Leistung an einen Dritten, daß der Dritte ein unmittelbar eigenes, nicht von den Befugnissen des Versprechensempfängers abgeleitetes Recht auf die Leistung aus dem ihm fremden Rechtsgeschäft

[1]) vgl. dazu unten das S. 82 Gesagte.

erlangt, freilich ohne dadurch in das Vertragsverhältnis selbst aufgenommen zu werden und damit die verschiedenen neben der Empfangsberechtigung bestehenden Befugnisse einer Vertragspartei zu erwerben. Wenn oben S. 55 gezeigt worden ist, daß die Rechte des Empfängers auf Sicherstellung des rollenden Gutes (§ 434) vollkommen wesensgleich mit seinen übrigen Frachtvertragsrechten, insbesondere denen aus § 435 ist, so folgt aus dem soeben Festgestellten, daß sich auch die Befugnisse des Empfängers aus § 434 als unmittelbar eigene darstellen. Es kann mithin auch der Empfänger gegen den Frachtführer auf Befolgung der diesem von ihm erteilten und nach § 434 zulässigen Anordnungen in eigenem Namen klagen; er hat deshalb zweifellos auch ein selbständiges Recht auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung seiner nach § 434 zulässigen Anweisungen gegen den Frachtführer (a. A. hier freilich v. Hahn II S. 642). Eine andere als die hier vertretene Ansicht über das Wesen der Rechte des Empfängers aus § 434 vertritt Cosack § 87; nach ihm handelt dieser vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte, soweit er hier von den ihm gesetzlich zustehenden Rechten Gebrauch macht, nur als Vertreter des Absenders, erst nach jenem Ereignis im eigenen Namen. Dieser Auffassung kann von dem hier genommenen Gesichtspunkt aus nicht beigepflichtet werden.

Oben S. 13 f. ist bereits die Frage nach dem Umfang der Rechte des Empfängers auf Grund des Frachtvertrages bei der Erläuterung des Gesetzestextes Gegenstand der Behandlung gewesen. Das dort gefundene Ergebnis deckt sich vollkommen mit den Grundsätzen der Verträge auf Leistung an einen Dritten. Für den daselbst aufgetauchten Streitpunkt dagegen, ob der Empfänger gegenüber dem Frachtführer nur seinen Schaden und sein Interesse, wie die herrschende Lehre annimmt, oder ob er auch das Interesse des Absenders geltend zu machen in der Lage ist, wie Hellwig S. 482 will, ist aus den für die Ver-

träge auf Leistung an einen Dritten geltenden Prinzipien eine Entscheidung nicht zu entnehmen. Der Ansicht Hellwigs ist deshalb wohl der Vorzug zu geben, weil die unzweideutigen Worte des Gesetzes in § 435 einen Anhalt für die von der herrschenden Lehre angenommene Einschränkung der Rechte des Empfängers nicht bieten.

Der schon vielgenannte § 435 besagt schließlich, der Empfänger sei berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen gegen den Frachtführer geltend zu machen. Auch diese Bestimmung findet ihren Vorgang in den Sätzen über die Verträge auf Leistung an einen Dritten. Hier heißt es in § 334 B.G.B.: „Einwendungen aus dem Vertrage stehen dem Versprechenden auch gegenüber dem Dritten zu." Nichts anderes besagt aber auch die oben angeführte Stelle des § 435. Auch der Frachtführer kann dem Empfänger alle Einwendungen entgegenhalten, die ihm nach dem Frachtvertrag gegen den Absender zustehen; deshalb ist er, wie Hellwig S. 482 treffend hervorhebt, in der Lage, vom Empfänger als Bedingung seiner Vertragsleistung an diesen die „Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrag, nicht bloß aus dem Frachtbrief, ergebenden Verpflichtungen" zu fordern; denn dieses Recht des Frachtführers ist eine sich aus dem Frachtvertrag ergebende Retentionseinrede, die ihm gegen den Empfänger zusteht.

III. Oben im I. Teile war S. 30 ff. darauf hingewiesen worden, daß bei der gesetzlichen Regelung des Frachtgeschäfts in §§ 425 ff. der Frachtführer und sein Verhältnis zum Absender und zum Empfänger den Hauptgegenstand der Behandlung bilde, daß dagegen die Rechtsbeziehungen zwischen Absender und Empfänger zurückträten, daß diese vielmehr in erster Reihe nach dem zwischen Absender und Empfänger bestehenden inneren Rechtsverhältnis (Kauf usw.) zu beurteilen seien. Es ist aber an der oben angeführten Stelle auch schon angedeutet worden,

und es hat weiter sich aus dem bisher über die rechtliche Beurteilung der Stellung des Adressaten im Frachtgeschäft Gesagten bestätigt, daß sich zwischen dem Empfänger und dem Absender auch aus dem Frachtgeschäft selbst gewisse Rechtsbeziehungen ergeben, die für die Position des ersteren nicht ohne Bedeutung sind.

Was die Rechte des Empfängers auf Grund des Frachtvertrags anlangt, so ist der Absender zunächst bis zur Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte — abgesehen von den einzelnen beschränkten Rechten des Empfängers nach § 434 — allein berechtigt; von dem genannten Zeitpunkt an besteht sodann eine mit dem Rechte des Absenders konkurrierende Berechtigung des Empfängers, die schließlich nach Eintritt eines der drei oben schon mehrfach besprochenen Ereignisse unter Beseitigung des Rechtes des Absenders zu einer Alleinberechtigung sich auswächst. Mit Rücksicht darauf, daß während des Stadiums der konkurrierenden Mitberechtigung des Absenders und des Empfängers jeder von ihnen ein eigenes, nicht der eine das Recht des anderen ausübt, daß jedem der Frachtvertragsanspruch ganz zusteht, der Frachtführer aber nur einmal zu leisten hat, nimmt Hellwig S. 483 ff. an, daß beide Berechtigte Gesamtgläubiger für die vom Frachtführer zu bewirkende Frachtvertragsleistung im Sinne von §§ 428 ff. B.G.B. seien; und zwar soll diese Gesamtgläubigerschaft beginnen mit dem Moment der Ankunft des Gutes am Ablieferungsort und ihr Ende finden mit der Übergabe des Frachtbriefes oder Gutes an den Empfänger oder mit dessen Klageerhebung nach § 435.

Hellwigs Auffassung ist in dieser Beziehung voll und ganz zuzustimmen. Er sieht bei allen Verträgen auf Leistung an Dritte, bei denen der Dritte ein eigenes Recht erwirbt, die Vertragsleistung zu fordern, überhaupt, also nicht bloß beim Frachtgeschäft, in dem Rechtsverhältnis zwischen dem Stipulanten (Absender) und dem Dritten (Empfänger) eine Gesamtgläubiger-

schaft im Sinne des bürgerlichen Rechts (a. a. O. S. 310 ff.). Was er zur Widerlegung der gegen diese Ansicht geltend gemachten Bedenken angeführt hat, die hauptsächlich dahin gehen, der § 428 habe nur den Fall im Auge, daß jeder Gesamtgläubiger die Leistung an sich selbst verlangen dürfe, während bei den hier gemeinten Verträgen der Stipulant in aller Regel die Leistung zur Bewirkung nicht an sich, sondern an den Dritten fordere, und weiter dahin, das im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelte Gesamtgläubigerverhältnis setze voraus, daß die beiden Berechtigten nicht nur einen Anspruch auf die Leistung hätten, sondern daß sie auch „gleichmäßig Subjekte des zugrunde liegenden Schuldverhältnisses seien", eine Voraussetzung, die jedoch in dem Verhältnis zwischen dem Stipulanten und dem Dritten nicht gegeben wäre, ist als durchschlagend anzuerkennen. Hellwigs Ausführungen können auch durch die von Leutke S. 53 ff. und von den bei diesem Zitierten geäußerten Bedenken nicht umgestoßen werden. Speziell gegen Leutkes Einwendung („soll beim Frachtvertrag der Frachtführer gemäß § 428 B.G.B. berechtigt sein, nach seinem Belieben an den Empfänger oder auch an den Absender zu leisten?") sei darauf hingewiesen, daß die Bestimmungen über die Wirkung der Gesamtgläubigerschaft in §§ 428 ff. B.G.B. sicherlich nicht auf zwingendem Rechtssatze beruhen, sondern nur insoweit Geltung haben, als sich nicht im Einzelfall Besonderheiten ergeben (vgl. auch Hellwig S. 312).

Die Aufgabe des Folgenden soll es sein, nachzuweisen, daß sich auch das Verhältnis der Rechte des Absenders und des Empfängers aus dem Frachtgeschäft zu einander den Grundsätzen über die Verträge auf Leistung an Dritte unterordnet, und insbesondere zu zeigen, daß man bei der Zugrundelegung des Falles einer Gesamtgläubigerschaft zum Zwecke der rechtlichen Beurteilung dieses Verhältnisses zu durchaus befriedigenden Resultaten gelangt.

Nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte[1]) besteht die neben der Mitberechtigung des Empfängers auf Aushändigung von Gut und Frachtbrief an ihn existente Berechtigung des Absenders gegenüber dem Frachtführer in eben dem Anspruch auf Übergabe des Gutes und Frachtbriefes an den Empfänger, also auf eine ihm in besonderer Weise zu machende Leistung. Aus § 335 B.G.B. ergibt sich für dieses Recht des Absenders, daß dieser es gegen den Frachtführer unabhängig vom Empfänger geltend machen, auch klageweise geltend machen kann. Er kann es beispielsweise abtreten, sicherlich auch dem Empfänger selbst; im letzteren Falle würde dieser dadurch Alleingläubiger werden. Der Absender kann ferner auch durch Vertrag mit dem Frachtführer diesen seiner Frachtvertragsverpflichtung ihm gegenüber entlassen (Erlaßvertrag); solche Vereinbarung würde, da beim Gesamtgläubigerverhältnis nach § 429 Abs. 3 verbunden mit § 423 B.G.B. der Erlaßvertrag eines Gesamtgläubigers mit dem Schuldner auch gegen den anderen Gesamtgläubiger wirkt, die Vernichtung auch des Mitrechts des Empfängers zur Folge haben. Der Absender kann aber auch mit dem Frachtführer dahin übereinkommen, daß er auf sein Mitrecht verzichte; dies würde, wie oben die Zession, die Alleinberechtigung des Empfängers zur Folge haben.[2]) Beim Frachtgeschäft nun übermittelt der Absender durch den Frachtführer mit Hilfe des Frachtbriefes den Verzicht auf sein Verfügungsrecht; dieser Verzicht tritt nach dem Gesetz als einseitige Willenserklärung des Absenders dem Empfänger gegenüber mit dem Augenblick des Zugangs des Frachtbriefes an den letzteren in Wirkung. Das alles ist oben bereits (S. 63) näher erläutert worden. Der Verzicht des Absenders auf sein Verfügungsrecht ist aber nichts

---

[1]) Daß vorher von einer Gesamtgläubigerschaft nicht die Rede sein kann, ist ohne weiteres klar.

[2]) Näher hat dies Hellwig S. 318ff. ausgeführt.

anderes als der auf sein oben besprochenes Mitrecht. Dieser Verzicht muß deshalb notwendig, wie es auch tatsächlich der Fall ist, die Alleinberechtigung des Empfängers zur Folge haben. Warum hierbei die Wirkung des Verzichts unabhängig von seiner Annahme durch den Empfänger bereits mit dem Augenblick seines Zugangs an diesen eintritt, ist oben erörtert worden, für das Gesamtgläubigerverhältnis zwischen Absender und Empfänger ist diese Erscheinung ohne Belang.

Nun aber hat der Absender nach § 433 nicht nur vor der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte, also vor dem Entstehen der hier erörterten Gesamtgläubigerschaft, das Recht, den Frachtführer anzuweisen, er habe das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern auch noch nach Entstehung dieser Gesamtgläubigerschaft stehen ihm bis zu ihrer Beendigung solche Verfügungsrechte über das Gut zu. Übrigens sei hier sofort bemerkt, diese Rechte des Absenders können sich nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte wegen der oben festgestellten Werkvertragsnatur des Frachtgeschäfts nur noch auf die Ablieferung des Gutes an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger oder an den Absender selbst erstrecken. Gegenüber diesem einseitigen Verfügungsrechte des Absenders taucht die Frage auf: Ist es überhaupt mit den Grundsätzen über die Verträge auf Leistung an Dritte und weiter mit denen über die Gesamtgläubigerschaft in diesem Vertragsverhältnis in Einklang zu bringen?

In dieser Beziehung sagt § 332 B.G.B.: „Hat sich der Versprechensempfänger die Befugnis vorbehalten, ohne Zustimmung des Versprechenden an die Stelle des im Vertrage bezeichneten Dritten einen anderen zu setzen, so kann dies im Zweifel auch in einer Verfügung von Todeswegen geschehen." Es ist also im Gesetz ein einseitiges Abänderungsrecht des Stipulanten, soweit der Dritte in Betracht kommt, ausdrücklich

anerkannt; und zwar ist es nach der angezogenen Gesetzesstelle für dieses Abänderungsrecht offenbar gleichgültig, ob das Recht des Dritten bereits zur Entstehung gelangt ist oder noch nicht. Treffend hebt weiter Hellwig S. 225 und 484 hervor, daß der Stipulant in richtiger Auslegung des § 332 B.G.B. diese dort gewährte Befugnis auch dann haben müsse, wenn sie sich nach der Verkehrssitte von selbst verstehe, diese Voraussetzung aber liege beim Transportgeschäft vor, und es sei somit die Bestimmung in § 433 Abs. 1 auch nach den Grundsätzen über die Verträge auf Leistung an Dritte gerechtfertigt; auch die, nach der der Frachtführer das Gut anzuhalten oder dem Absender zurückzugeben habe, denn für die Stellung des Empfängers seien diese Maßnahmen des Absenders gleichbedeutend mit der Bestimmung eines anderen Empfängers an Stelle des ursprünglichen. Ein Analogon zu der hier angenommenen Auffassung, durch das diese nicht unwesentlich unterstützt wird, enthält m. E. das Gesetz selbst in § 328 Abs. 2 B.G.B.; dort ist ausdrücklich vorgeschrieben: entweder können die Vertragschließenden besonders vereinbaren, oder es ist in Ermangelung einer derartigen Bestimmung aus den Umständen, insbesondere dem Zwecke des Vertrags zu entnehmen, daß den Vertragschließenden die Befugnis vorbehalten sein soll, das Recht des Dritten ohne dessen Zustimmung aufzuheben oder zu ändern, und zwar, was hier besonders hervorzuheben ist, auch nachdem das Recht des Dritten bereits entstanden ist. Diese Bestimmung läßt sich auch für die Auslegung des einseitigen Abänderungsrechts des Stipulanten anwenden. Denn mit Rücksicht auf die Berechtigung des Dritten muß es m. E. gleichgültig sein, ob nach dem ausgesprochenen oder mutmaßlichen Willen der Vertragsparteien dieses Recht des Dritten durch deren Vereinbarung oder auch durch einseitige Anordnung des Stipulanten dem Versprechenden gegenüber aufgehoben oder abgeändert werden kann. Auch das läßt sich für die hier vertretene Auffassung des Umfangs des einseitigen Ab-

änderungsrechts des Absenders geltend machen, daß, wenn der Dritte ein eigenes Recht aus dem ihm fremden Vertrage erlangt, dies im Interesse des Stipulanten geschieht; in seiner Hand muß es deshalb liegen, das Recht des Dritten aufzuheben oder zu ändern, wenn damit seinem Interesse gedient ist.

Aber auch das Gesamtgläubigerverhältnis zwischen Absender und Empfänger wird durch das einseitige Verfügungsrecht des ersteren nicht gestört. Denn wenn und solange der Absender von dem ihm nach § 433 Abs. 1 zustehenden Rechte keinen Gebrauch macht, kann dieses das zwischen dem Absender und Empfänger bestehende Verhältnis nicht berühren. Wenn aber der erstere an die Stelle des ursprünglichen Empfängers einen anderen setzt, so besteht das oben näher erläuterte Gesamtgläubigerverhältnis zwischen dem neuen Empfänger und dem Absender zunächst unbekümmert darum, daß dieser jenen seines Rechtes wieder entsetzen kann.

Nach dem Gesetz (§ 433 Abs. 2) erlischt das einseitige Verfügungsrecht des Absenders mit der Übergabe des Frachtbriefes oder des Gutes oder mit der Erhebung der Klage nach § 435 durch den Empfänger, d. h. in demselben Augenblicke wie die Gesamtgläubigerschaft zwischen Absender und Empfänger. Diese Bestimmung rechtfertigt sich aus dem bisher Gesagten ohne weiteres. Denn mit jedem der drei bezeichneten Ereignisse tritt der Verzicht des Absenders auf seine Rechte aus dem Frachtgeschäft dem Empfänger gegenüber in Wirksamkeit; durch diesen Verzicht auf sein Mitrecht muß aber notwendigerweise auch sein Verfügungsrecht über das Gut untergehen, das Recht des Empfängers wird jetzt nach dem Willen der Vertragschließenden zu einem unwiderruflichen.

Unter dem Gesichtspunkt einer Gesamtgläubigerschaft betrachtet, läßt sich das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger auch nach verschiedenen anderen Richtungen hin in befriedigender Weise klarstellen. Hier seien nur noch einige

wichtige Punkte hervorgehoben. Nach § 429 B.G.B. wirkt der Verzug der Annahme seitens eines der Gesamtgläubiger auch gegen den anderen; in Betracht kommt dabei im vorliegenden Falle selbstverständlich nur der Annahmeverzug des Empfängers; die Voraussetzungen und Folgen dieses Verzugs sind bereits oben S. 25 behandelt worden; diese Folgen treffen also auch den Absender. Ebenso ist oben S. 71 bereits ausgeführt worden, daß ein zwischen dem einen Gesamtgläubiger, Absender oder Empfänger, und dem Frachtführer vereinbarter Erlaß nach § 429 Abs. 3 verbunden mit § 423 B.G.B. auch gegen den anderen Gesamtgläubiger wirkt. Die gleiche Wirkung kommt nach § 429 Abs. 3 verbunden mit § 422 B.G.B. der Erfüllung der Frachtvertragsleistung seitens des Frachtführers gegenüber dem Empfänger — denn auch hier kommt nach der Natur der Sache nur der Empfänger in Betracht — zu und ebenso den in § 422 B.G.B. genannten Erfüllungssorrugaten. Lediglich als eine weitere Folgerung aus dem soeben festgestellten Satze ist die oben S. 26 ff. bereits besprochene Bestimmung in § 438 zu betrachten: Der Frachtführer ist davor geschützt, daß er, nachdem er sich seiner Verbindlichkeiten gegenüber dem einen Gesamtgläubiger endgültig erledigt hat und er selbst wegen seiner Ansprüche aus dem Frachtvertrag befriedigt worden ist, nachdem also alle Ansprüche des die Leistung Erhaltenden gegen ihn nach dem Willen des Gesetzes erloschen sind, noch von dem anderen Gesamtgläubiger, dem Absender, dem gegenüber die Erfüllung, wie gesagt, genau so wie gegenüber dem Empfänger wirksam ist, in Anspruch genommen werden kann. Nur wenn die Ansprüche des die Leistung annehmenden Empfängers gegen den Frachtführer noch nicht erloschen sind, gehen auch die des Absenders gegen diesen nicht unter. — Alle anderen als die im vorstehenden aufgeführten Tatsachen wirken dagegen nur für und gegen den Gesamtgläubiger, in dessen Person sie eintreten (§ 429 Abs. 3 verbunden mit § 425 B.G.B.). Das gilt beispielsweise von dem

Verzuge des Frachtführers gegen Absender oder Empfänger, von der Verjährung und anderen Tatsachen.

IV. Es ergibt sich schließlich, was die rechtliche Beurteilung der Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrag anlangt, aus der Natur der Sache, daß jener diese Rechte jederzeit zurückzuweisen in der Lage ist, solange er sie nicht auf die eine oder andere Weise angenommen hat; daß in der Übergabe des Frachtbriefes durch den Frachtführer allein keine solche Annahme zu erblicken ist, versteht sich nach dem oben Gesagten von selbst. Eine Verpflichtung zur Annahme der Rechte ist auf Grund des Frachtvertrages unter keinen Umständen anzunehmen. Auch dies steht mit dem für die Verträge auf Leistung an einen Dritten in § 333 B.G.B. ausgesprochenen Grundsatze im Einklang. Weiter ist aus diesem § 333 auch für das Frachtgeschäft die Bestimmung zu entnehmen, daß die Rechte dem Empfänger als nicht erworben gelten, falls dieser sie dem Frachtführer gegenüber zurückweist.[1]) Die Folge solcher Zurückweisung ist mithin die, daß die Rechtslage, die durch sie geschaffen wird, dieselbe ist, als wenn der Empfänger die Rechte aus dem Frachtgeschäft nie erlangt hätte.

Von diesem Gesichtspunkt aus ist auch folgende Frage zu betrachten: Der Absender verliert, wie sich aus den weiter oben gegebenen Darlegungen als notwendige Folgerung ergibt, im Augenblick des Erlöschens des Gesamtgläubigerschaftsverhältnisses zwischen ihm und dem Empfänger nicht nur das einseitige Verfügungsrecht über das Gut, sondern auch mit dem Untergang seines Mitrechtes auf die Frachtvertragsleistung die Befugnis, nach § 335 B.G.B. vom Frachtführer die Auslieferung von Gut und Frachtbrief an den Empfänger zu verlangen und dies im

[1]) Vor der Zurückweisung haben die Rechte als vom Empfänger angenommen zu gelten, da sie einer solchen Annahme nicht bedürfen. Die Zurückweisung ist deshalb die auflösende Bedingung, unter der die Rechte dem Empfänger gegeben sind (vgl. Planck zu § 333).

Klagewege durchzusetzen (Hellwig S. 330). Wie nun, wenn der Empfänger darnach die Annahme der Frachtvertragsleistung verweigert? Scheint es hier nicht, da der Absender sich, wie gesagt, seiner Rechte begeben hat, als ob in solchem Falle nach dem Frachtvertrag ein rechtloser Zustand am Gut mit Frachtbrief begründet wäre? Tatsächlich scheiterten, wie oben gezeigt, an dieser Frage die unter der Herrschaft des alten Rechtes aufgestellten Zessionstheorien. Zunächst hat man sich zur Lösung dieser Frage an die positive Bestimmung in § 437 zu halten; hier ist, wie bereits oben dargelegt, vorgeschrieben, der Frachtführer habe, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln sei oder die Annahme verweigere, oder wenn sich ein sonstiges Ablieferungshindernis ergebe, den Absender unverzüglich hiervon in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. Mit anderen Worten, das Verfügungsrecht des Absenders lebt in den Fällen der gedachten Art wieder auf. Diese positive gesetzliche Bestimmung nun ist mit Hilfe der Sätze, die oben bei der Besprechung des § 333 B.G.B. als Wille des Gesetzgebers erkannt worden sind, rechtlich zu erklären: Wenn der Empfänger die Frachtvertragsrechte dem Frachtführer gegenüber zurückweist, so soll die Rechtslage dieselbe sein, als wenn der Empfänger diese Rechte nie erlangt hätte. Daraus geht mit Sicherheit hervor, daß in diesem Falle auch das Recht des Absenders wieder aufleben muß. Denn nur wegen des Rechtes des Empfängers hatte er das seine aufgegeben. Ist aber jenes Recht auch nach rückwärts hin als nicht entstanden zu betrachten, so entfällt von Anfang an der Grund, aus dem der Absender verzichtet hatte (so auch Hellwig S. 492 u. R.O.H.G. III S. 275). Aber wohlgemerkt! so ist die Rechtslage nur dann, wenn der Empfänger das ihm zufallende Recht noch nicht durch irgend welche Vereinbarung mit dem Frachtführer angenommen hat. Ist dies bereits geschehen, so ist jenes Recht dem Empfänger zwar als definitiv erworben zu betrachten; nach dem strengen Wortlaut

des § 333 B.G.B. kann also in solchem Falle die dort enthaltene Bestimmung keine Anwendung finden. Indessen muß m. E. eine sinngemäße, erweiternde Interpretation des Gesetzes, die dem Willen der Vertragschließenden gerecht zu werden bestrebt ist, dahin gelangen, daß das Recht des Absenders auch im Falle ernstlicher Verweigerung der Abnahme des Gutes seitens des Empfängers trotz vorher erfolgter Annahme des Rechtes durch ihn wieder auflebt. Darauf deutet auch der Wortlaut des oben angeführten Urteils des Reichsoberhandelsgerichtes (III S. 275). Übrigens stehen wohl dem keine Bedenken entgegen, daß der Empfänger, auch wenn er die Annahme der Frachtvertragsleistungen dem Frachtführer gegenüber verweigert hat, und zwar auch im ersteren der beiden soeben betrachteten Fälle, nämlich dem, daß infolge der Nichtannahme das Recht als nicht erworben gilt, nachträglich noch die Vertragsrechte ausüben kann, solange der Absender nicht bereits weitere Dispositionen getroffen hat. So rechtfertigt sich die Bestimmung in § 437 Abs. 3, nach der der Frachtführer nicht nur den Absender, sondern auch dem Empfänger von den nach dem genannten Paragraphen zulässigen Maßnahmen der Hinterlegung und des Verkaufes des Gutes unverzüglich zu benachrichtigen hat.

§ 14.

β) Die Pflichten des Empfängers.

1. Bisher ist lediglich von der juristischen Konstruktion der Rechte des Empfängers aus dem Frachtgeschäft die Rede gewesen. Die im Bürgerlichen Gesetzbuche aufgestellten Normen über die Verträge auf Leistung an Dritte und die aus ihnen durch die Wissenschaft gefolgerten Sätze gaben hier die Basis ab, auf der sich jene Rechte des Empfängers nach jeder Richtung hin befriedigend aufbauen ließen. Es ist damit zugleich die von Leutke (S. 52) vertretene Anschauung, daß die Frachtverträge

sich nicht in die Denkform der Verträge auf Leistung an Dritte hineinzwängen ließen, wenigstens was die Rechte des Empfängers aus ihnen anlangt, widerlegt. Es ist dagegen bereits im I. Teile davon die Rede gewesen, daß der Empfänger aus dem Frachtgeschäft nicht bloß Rechte, sondern unter gewissen Voraussetzungen auch Pflichten überkommt, und dies ist für den ersten Augenblick eine auffälligere Erscheinung als der Erwerb von Rechten durch ihn aus dem ihm fremden Rechtsgeschäft.

Daß die Bestimmung in § 435, nach der der Frachtführer nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung die durch Frachtvertrag übernommenen Leistungen nur gegen die Erfüllung der sich daraus ergebenden Verbindlichkeiten seitens des Empfängers zu bewirken gehalten ist, nicht eine Verpflichtung des Empfängers statuiert, sondern sich nur als die Bedingung darstellt, unter der jener die ihm zustehenden Rechte ausüben kann, ist ebenfalls schon im ersten Teile ausgeführt worden. Ihr innerer Grund (Retentionseinrede des Frachtführers gegen den Empfänger) ist oben S. 68 erläutert worden; es hat sich dabei zugleich ergeben, daß die fragliche Bestimmung auch mit den Grundsätzen der Verträge auf Leistung an Dritte wohl vereinbar ist.[1]) Dagegen enthält ohne allen Zweifel eine Verpflichtung des Empfängers auf Grund des Frachtgeschäftes die bereits mehrfach zitierte Bestimmung in § 436. Wie ist diese Bestimmung juristisch denkbar, insbesondere entspricht sie den Grundsätzen über die Verträge auf Leistung an Dritte?[2])

2. Hellwig (S. 482 f.) und mit ihm die herrschende Lehre (so Staub S. 1532; Lehmann Note 3 zu § 436; Cosack § 87 u. a.) gehen davon aus, daß der Empfänger mit

---

[1]) vgl. in dieser Beziehung auch die bei Ubach S. 25 zitierte Stelle aus Endemanns Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes II S. 476.

[2]) Aus der Bestimmung des § 436 leiten Leutke und Ubach den stärksten Einwand gegen die Auffassung des Frachtgeschäftes als Vertrages über Leistung an einen Dritten her.

dem Erwerb der Rechte auf Grund des ihm fremden Rechtsgeschäfts nicht auch in die durch dieses begründeten Verbindlichkeiten eintreten könne; dieser Eintritt des Empfängers in die Frachtvertragsverpflichtungen beruhe vielmehr auf positiver gesetzlicher Vorschrift. Ihr gegenüber kommt, so scheint Hellwig weiter anzunehmen, eine auf den Verpflichtungswillen des Empfängers begründete Übernahme der fraglichen Verbindlichkeiten nicht in Betracht. Der Auffassung, daß der Eintritt des Empfängers in die Frachtvertragsverpflichtungen nach § 436 lediglich auf Gesetz beruhe, kann die Zustimmung sicherlich nicht versagt werden. Denn einerseits ist es juristisch gar nicht denkbar, wie der Wille des Empfängers zur Übernahme der Frachtvertragsverbindlichkeiten gerade durch Annahme von Gut und Frachtbrief und nicht bereits durch die Annahme des einen oder des anderen von ihnen zum Ausdruck kommen und dem Frachtführer gegenüber bindend werden sollte. Andererseits ist die Absicht, die den Gesetzgeber bei Schaffung des § 436 geleitet hat, offenbar die gewesen, zugunsten des Frachtführers den Empfänger von einem ganz bestimmten, nach außen unzweideutig in die Erscheinung tretenden Ereignis an, also unabhängig von dem oft schwer erkennbaren Willen der Beteiligten, zur Erfüllung der Frachtvertragsverpflichtungen verbunden sein zu lassen. Damit ist zugleich die rechtliche Bedeutung der Bestimmung in § 436 zweifelsfrei festgestellt. Sie enthält nicht eine einfache praesumtio iuris, d. h. eine praesumtio, die durch den Beweis von Umständen, die die Annahme ihres Gegenteils rechtfertigen, zu widerlegen ist (so Schott), sondern eine jeden Gegenbeweis ausschließende praesumtio iuris et de iure (so Eger II S. 355 u. a.); sie hat mithin die gleiche rechtliche Bedeutung wie die oben besprochene Bestimmung in § 438. Aus dem Gesagten ergibt sich ferner, daß der einseitige, mit der Annahme von Gut und Frachtbrief in Widerspruch stehende Protest des Empfängers gegen seine Verpflichtung zur Zahlung der Fracht und sonstigen Aus-

lagen wirkungslos ist.[1]) Nur Parteivereinbarung zwischen Frachtführer und Empfänger kann den Eintritt der Folgen des § 436 auf seiten des letzteren vom Gesetz abweichend bestimmen. Dagegen muß m. E. entgegen der oben angeführten Meinung ohne jeden Zweifel anerkannt werden, daß neben dieser auf gesetzlicher Bestimmung beruhenden Verpflichtung des Empfängers eine solche auch noch in anderer Weise begründet werden kann, nämlich durch den dahingehenden Willen der Beteiligten, des Frachtführers und des Empfängers, und daß diese so begründete Verpflichtung des Empfängers für seine Stellung im Frachtgeschäft trotz der Bestimmung in § 436 voll ins Gewicht fällt. Beide Beteiligte können, das bedarf keiner weiteren Ausführung, eine besondere Vereinbarung über die Begründung der Frachtvertragsverbindlichkeiten in der Person des Empfängers treffen, und zwar in jedem Stadium der Abwickelung des Frachtgeschäfts, unbedenklich auch schon vor Abschluß dieses selbst. Es bietet sich aber auch, wenn solche ausdrückliche Vereinbarung der Beteiligten nicht vorliegt, aus dem bisher über die Stellung des Empfängers Gesagten eine Handhabe zur Annahme seiner Verpflichtung auf Grund seines Verpflichtungswillens unter gewissen Umständen. Schon oben war (S. 76) ein Ereignis hervorgetreten, auf das bislang noch keine weitere Bedeutung gelegt worden ist, die Annahme der Rechte durch den Empfänger, die in aller Regel dem Frachtführer gegenüber erfolgt. Als die in Frage kommenden Akte dieser Annahme der Frachtvertragsrechte durch den Empfänger ergeben sich zunächst an der Hand des Gesetzes entsprechend denen, durch die dieser die Alleinberechtigung erlangt, die Annahme des Frachtbriefes, die des Gutes und die Erhebung der

[1]) Abnahme von Gut und Frachtbrief, die nicht zum Zwecke der Annahme, sondern beispielsweise nur zum Zwecke der Besichtigung und Entschließung über die Annahme und gleichzeitig unter Protest gegen die Verpflichtung zur Zahlung seitens des Empfängers erfolgt, kann nicht als solche protestatio facto contraria angesehen werden.

Klage nach § 435 durch ihn. Beiläufig sei hier bemerkt, daß die oben S. 15 besprochene actio ad exhibendum, durch die sich der Empfänger in der Regel nur Kenntnis vom Inhalt des Frachtgeschäfts verschaffen will, natürlich ebensowenig, wie sie das Erlöschen der Verfügungsbefugnis des Absenders zu bewirken in der Lage ist (S. 66), die Bedeutung einer Annahme der ihm durch den Frachtvertrag erworbenen Rechte durch den Empfänger haben kann. Jeder der oben genannten drei Annahmeakte hat die Wirkung, daß der Empfänger die Rechte nicht mehr zurückweisen kann. Das ergibt eine folgerichtige Auslegung des § 333 B.G.B. ohne weiteres (vgl. Planck Anm. 3 zu § 333). Die Annahme der Rechte durch den Empfänger schafft mithin gewisse Vertragsbeziehungen zwischen ihm und dem Frachtführer. Begründet diese Annahme, so ist weiter zu fragen, auch eine Verpflichtung des Empfängers zur Annahme der Vertragsleistung und damit zur Erfüllung der Frachtvertragsverbindlichkeiten gegenüber dem Frachtführer? Mit nichten. Denn nach allgemein anerkanntem Rechtsprinzip ist die Annahme der vom Schuldner angebotenen Leistung ein Recht, keine Pflicht des Gläubigers. Ausnahmen von diesem Grundsatz bestehen nach heutigem Recht nur beim Kaufvertrag (§ 433 Abs. 2 B.G.B.) und beim Werkvertrag (§ 640 B.G.B.). Im übrigen hat die Nichtannahme der angebotenen Leistung durch den Gläubiger lediglich Folgen hinsichtlich des Verzugs (§§ 293 ff. B.G.B.).

Wohl aber kann in den oben angeführten Handlungen des Empfängers, durch die die Annahme der ihm erworbenen Vertragsrechte zum Ausdruck kommt, noch ein Mehreres liegen: seine Verpflichtung zur Entgegennahme der Frachtvertragsleistung und dementsprechend zur Erfüllung der Frachtvertragsverbindlichkeiten gegenüber dem Frachtführer, der, so ist anzunehmen, ihm beispielsweise durch Übergabe des Frachtbriefes gleichzeitig die Eingehung dieser Verbindlichkeit angetragen hat. Die Folge dieser Verpflichtung des Empfängers ist klar; der Frachtführer

kann ihn nun nicht nur durch Angebot der Leistung in Empfangsverzug setzen, er kann ihn vielmehr auch auf Abnahme des Gutes und Zahlung der Fracht sowie sonstigen Spesen verklagen. Der Entstehungsgrund dieser Verpflichtung des Empfängers ist sein Wille, der durch facta concludentia (vgl. oben S. 45 46) zum Ausdruck kommt. Treffend hebt Ubach S. 51 hervor, daß diese Verpflichtung des Empfängers hier nicht einen neuen Vertrag darstelle, sondern gleichsam der Ausfluß des Frachtvertrages sei. Allerdings wird man Staub (S. 1532) und Lehmann (Note 2 zu § 436) darin recht geben müssen, daß ein solcher Verpflichtungswille des Empfängers noch nicht aus der bloßen Annahme des Frachtbriefes zu entnehmen sei, vielmehr bedürfe es zu einer solchen Unterstellung noch besonderer, jenen Willen zum Ausdruck bringender Handlungen des Empfänges, wie z. B. der dem Frachtführer erteilten Anweisung, das Gut auszuladen usw. Gerade daraus folgt aber, daß diese Art der Verpflichtung des Empfängers nur geringe praktische Bedeutung hat; im Falle der Annahme des Gutes, ohne Auslieferung des Frachtbriefes, wird sie beispielsweise so gut wie nicht denkbar sein.

Hat in diesem Falle der Verpflichtung des Empfängers die Bestimmung in § 436 überhaupt noch eine Bedeutung und welcher Art ist sie? Mit dem in § 436 angegebenen Zeitpunkt tritt auch hier die Unwiderlegbarkeit der Präsumtion der Verpflichtung des Empfängers ein, von der bereits oben die Rede war; vorher war der Empfänger jederzeit zum Gegenbeweis verstattet, daß ihm der Wille zur Eingehung der Vertragsverbindlichkeiten gefehlt habe und diese somit tatsächlich nicht entstanden seien. Ferner aber hat auch hier die Bestimmung in § 436 Bedeutung nach einer anderen Richtung hin, nämlich für die Art und Weise der Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber dem Empfänger, die, wie dieser Paragraph deutlich ergibt, Zug um Zug mit der Erfüllung der Vertragsleistung durch den

Frachtführer zu erfolgen hat. Damit aber ist bereits die zweite Frage, die bei der Besprechung der Pflichten des Empfängers aus dem Frachtgeschäft zu behandeln ist, nämlich die nach ihrem Inhalt und Umfang, angeschnitten.

3. Schon oben war darauf hingewiesen worden, daß der Empfänger die ihm nach § 435 zustehenden Rechte nur gegen Erfüllung der Frachtvertragsverbindlichkeiten gegen den Frachtführer geltend zu machen, d. h. daß er nur Erfüllung Zug um Zug von ihm zu verlangen in der Lage sei. Dementsprechend und in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Werkvertrages ist auch die Bestimmung in § 436 dahin auszulegen, daß die Zahlungspflicht des Empfängers Zug um Zug mit der dem Frachtführer obliegenden Leistung zur Existenz, bezw. Fälligkeit gelangt. Das ist m. E. ohne weiteres klar und bedarf keiner näheren Ausführung.

Näher zu betrachten ist dagegen die nicht unbestrittene Frage nach der Erklärung der Bestimmung, daß der Empfänger dem Frachtführer „nach Maßgabe des Frachtbriefes" Zahlung zu leisten habe. Zunächst ist hier die Vorfrage zu erledigen, ob nicht die Verpflichtung „nach Maßgabe des Frachtbriefes" mit Rücksicht darauf, daß wie oben ausgeführt, der Frachtbrief nicht bloß eine Beweisurkunde, sondern in gewissen Beziehungen, die gerade hier von Belang sind, eine Verpflichtungsurkunde darstellt, identisch ist mit der Verpflichtung „nach Maßgabe des Frachtvertrages". Dies ist aber zu verneinen. Zweifelsohne können die Verpflichtungen des Absenders durch nachträgliche, lediglich mündliche Vereinbarungen mit dem Frachtführer eine andere Gestalt annehmen, der Regel nach sich erweitern, gegenüber seinen Verpflichtungen, wie sie aus dem Frachtvertrag sich ergeben; dies läßt schon das oben Gesagte schließen. Damit deckt es sich auch, wenn der Wortlaut des Gesetzes scharf zwischen Rechten und Pflichten aus dem Frachtvertrag und denen aus dem Frachtbrief scheidet. Hellwig, S. 483,

meint nun, der Eintritt des Empfängers in die Frachtvertragsverbindlichkeiten nicht nach Maßgabe des Frachtvertrages, sondern nach Maßgabe des Frachtbriefes sei als eine nur aus Billigkeitsrücksichten gegebene Vorschrift zu betrachten. M. E. kann dem nicht zugestimmt werden. Zwei Tatsachen müssen m. E. hierbei ins Auge gefaßt werden: 1. der Frachtbrief „enthält", wie oben gesehen, die Verpflichtung des Absenders zur Zahlung der Fracht und sonstigen Spesen, soweit sie in ihm verlautbart sind, d. h. der Frachtbrief ist insoweit Verpflichtungsurkunde. 2. Die Verpflichtung des Empfängers zur Erfüllung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Verbindlichkeiten beruht zwar auf gesetzlicher Vorschrift; immerhin kann deshalb nicht außer acht gelassen werden, daß das Gesetz seine praesumtio juris et de jure gerade an die Annahme von Gut und Frachtbrief knüpft. Es ergibt sich nun daraus m. E. mit Notwendigkeit die Folgerung, daß der Frachtbrief für den Empfänger, der ihn annimmt und somit die in ihm enthaltenen Willenserklärungen zu den seinen macht, den Charakter einer Skripturobligation hat, mit anderen Worten, daß für den Umfang der Verpflichtungen des Empfängers aus dem Frachtgeschäft schlechtweg der Inhalt des Frachtbriefes maßgebend ist.[1])

Wie nun, wenn die Verpflichtung des Empfängers, wie oben dargestellt, durch den Willen der Beteiligten, des Frachtführers und des Empfängers, schon als vor dem in § 436 bezeichneten Zeitpunkt entstanden anzusehen ist? Wird auch hier der Empfänger nur nach Maßgabe des Frachtbriefes verpflichtet? Die Frage ist als selbstverständlich ohne weiteres zu bejahen für den Fall der Annahme des Frachtbriefes durch den Empfänger. Aber auch dann, wenn dieser durch Annahme des Gutes oder Erhebung der Klage nach § 435 zur Annahme der Frachtvertragsleistung und Bezahlung der Fracht usw. dem Frachtführer gegen-

[1]) Ich befinde mich hier in Übereinstimmung mit Cosack § 87.

über als verpflichtet anzusehen ist, wird, trotzdem hier der Empfänger mit dem Frachtbrief in aller Regel noch nicht in irgendwelche Berührung gekommen ist, doch auch in diesen Fällen der Frachtbrief für den Umfang seiner Verpflichtungen maßgebend sein, und zwar aus Billigkeitsgründen mit Rücksicht darauf, daß doch offenbar die der Annahme des Frachtbriefes nach dem Gesetze gleichstehenden Akte die gleiche Wirkung wie jene haben sollen.

4. Der Absender scheidet selbstverständlich dadurch, daß der Empfänger dem Frachtführer zur Erfüllung von dessen Frachtvertragsforderungen verpflichtet wird, nicht seinerseits aus dem Verpflichtungsverhältnis zum Frachtführer aus; vielmehr bleibt er diesem nach wie vor zur Zahlung der Fracht und sonstigen Forderungen verbunden. Das ergibt sich ohne weiteres aus den Grundsätzen über den Werkvertrag (§ 631 B.G.B.). Der Absender ist mithin von dem Zeitpunkt an, in dem die Verpflichtung des Empfängers gegenüber dem Frachtführer entsteht, neben dem Empfänger verpflichtet. Es liegt hier ganz analog dem früher erörterten Gesamtgläubigerverhältnis zwischen Absender und Empfänger einerseits und Frachtführer andererseits der Fall einer Gesamtschuldnerschaft jener diesem gegenüber im Sinne von §§ 421 ff. B.G.B. vor: Absender und Empfänger schulden jeder dem Frachtführer die diesem zu machenden Frachtvertragsgegenleistungen ganz, der Frachtführer kann diese aber nur einmal fordern. Zwar wird bei dem hier in Frage stehenden Verhältnis zwischen Absender und Empfänger davon auszugehen sein, daß der Frachtführer die ihm zukommenden Leistungen nicht nach seinem Belieben von dem einen oder anderen fordern kann, sondern daß er sich normalerweise zunächst an den Empfänger und erst, wenn von diesem Zahlung nicht zu erlangen ist,[1]) an den Ab-

[1]) Daß der Frachtführer in diesem Falle von dem ihm nach § 440 zustehenden Pfandrecht am Gut Gebrauch machen kann, ist in diesem Zusammenhang außer Betracht zu lassen.

sender zu halten hat; indessen kann dieser Umstand ebensowenig davon abhalten, hier den Fall einer Gesamtschuldnerschaft anzunehmen, wie oben die Annahme einer Gesamtgläubigerschaft zwischen Absender und Empfänger durch die Tatsache, daß der Absender in aller Regel die Leistung nicht an sich, sondern an den Emfänger fordere, ausgeschlossen wurde. Als Folgerungen aus der Unterstellung des Falles einer Gesamtschuldnerschaft ergibt sich für das Verpflichtungsverhältnis zwischen Absender und Empfänger zum Frachtführer, daß die Erfüllung seitens des einen der beiden Gesamtschuldner, ferner ein zwischen dem Frachtführer und einem der Verpflichteten vereinbarter Erlaß sowie der Verzug des Frachtführers gegenüber einem von ihnen auch für den anderen wirken, daß dagegen andere Tatsachen im Zweifel nur für und gegen den von den beiden Gesamtschuldnern wirken, in dessen Person sie eintreten (vgl. §§ 422 ff. B.G.B.).

5. Aus dem, was bisher über die Verpflichtung des Empfängers auf Grund des Frachtvertrages gesagt worden ist, können Beweisgründe dafür, daß das Frachtgeschäft hinsichtlich der Stellung des Empfängers nicht als Versprechen der Leistung an einen Dritten angesehen werden könne, nicht abgeleitet werden, wie dies Leutke und Ubach tun. Es ist daran festzuhalten, für die Entstehung der Pflichten des Empfängers sind andere, von den Momenten, unter denen die Rechte des Empfängers zur Existenz gelangen, verschiedene Momente wirksam; beide, Rechte und Pflichten, sind deshalb scharf auseinanderzuhalten. Es kann aus der Tatsache, daß der Destinatär aus dem Vertrag über Leistung an einen Dritten keine Pflichten, sondern nur Rechte erlangen kann, daß hingegen der Empfänger beim Frachtgeschäft neben den Rechten auch Pflichten erwirbt, nicht schlechtweg der Schluß gezogen werden, daß das Frachtgeschäft überhaupt kein Vertrag über Leistung an einen Dritten sei.

§ 15.

c) Der Transport ohne Frachtbrief.

Wesentlich einfacher als im Falle des Vorhandenseins eines Frachtbriefes gestaltet sich der rechtliche Aufbau der Stellung des Empfängers im Falle des Transports ohne Frachtbrief. Es wird in diesem Falle die hier vertretene Auffassung, daß der Frachtvertrag ein Vertrag über Leistung an einen Dritten ist, in besonders helles Licht gerückt, da hier viele der komplizierteren Fragen, die das Vorhandensein des Frachtbriefs mit sich brachte, hinwegfallen, so in erster Reihe die Frage nach der rechtlichen Erklärung des Erlöschens des Verfügungsrechtes des Absenders und des dementsprechenden Unwiderruflichwerdens des Rechtes des Empfängers. Klar ist, daß der letztere in derselben Weise und aus denselben Gründen das Recht aus dem Frachtgeschäft, und zwar zunächst als Gesamtgläubiger das Mitrecht neben dem Absender erlangt, wie in dem Falle des Vorhandenseins eines Frachtbriefes (§ 328 B.G.B.). Klar ist ferner, daß das Mitrecht des Absenders mit dem Zeitpunkt der Übergabe des Gutes an den Empfänger untergeht; das liegt in der Natur der Sache; daß dagegen sein Recht wieder auflebt, wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert (§ 333 B.G.B.). Nicht erlangt der Empfänger das Alleinrecht durch Erhebung der Klage auf Auslieferung des Gutes gegen den Frachtführer. Denn, wie sich aus dem oben Gesagten als Folgerung ergibt, stellt nur wegen des mit dem Frachtbrief dem Empfänger übermittelten Verzichts des Absenders § 433 Abs. 2 die Erhebung der Klage auf Aushändigung des Briefes bezw. Gutes der Übergabe des Frachtbriefs bezw. Gutes selbst gleich (im Ergebnis übereinstimmend Eger II S. 116). Es kann weiter auch nicht der Empfänger durch Annahme des Gutes in analoger Anwendung des § 436 zur Zahlung der Fracht und sonstigen

Spesen gegenüber dem Frachtführer verpflichtet werden. Denn die Bestimmung in § 436 beruht, wie oben gesehen, auf positiver gesetzlicher Vorschrift; sie ist ihrem ganzen Wesen nach singulärer Natur und duldet deshalb keine ausdehnende Interpretation (übereinstimmend Puchelt S. 1233). Selbstverständlich kann sich aber der Empfänger auch hier dem Frachtführer gegenüber ausdrücklich oder stillschweigend zur Erfüllung der diesem aus dem Frachtgeschäft zustehenden Ansprüche verpflichten (vgl. übrigens hierzu Hellwig S. 491 Anm. 989). —

§ 16.

Anhang: Andere Konstruktionen nach geltendem Recht.

Es erübrigt schließlich noch, kurz darauf einzugehen, wie man abweichend von dem hier vertretenen Standpunkt von anderer Seite die Stellung des Empfängers auf Grund des heute geltenden Rechtes rechtlich zu fassen gesucht hat.

Leutke und Ubach, deren Ansichten bereits oben wiederholt herangezogen worden sind, kommen beide schließlich zu dem Resultat, die Stellung des Empfängers lasse sich keiner der bestehenden Rechtskategorien unterordnen, sie sei ein durchaus eigenes Gebilde; beide lehnen denn auch jeden Versuch einer Konstruktion der Empfängerstellung ab. Auf diese Auffassung hier nochmals einzugehen ist nicht notwendig; sie ist bereits oben bei dem Versuch einer rechtlichen Erklärung der Stellung des Empfängers genugsam besprochen worden.

Nicht unerwähnt bleiben soll ferner eine Erklärung der Stellung des Empfängers nach geltendem Rechte, die Buchmann vertreten hat. Nach ihm ist durch die Abänderung der Worte „nach der Ankunft des Frachtführers" im Art. 405 alten H.G.B. in die Worte „nach Ankunft des Gutes" im § 435 die Streit-

frage nach der rechtlichen Natur der Rechte des Empfängers im Sinne der Zessionstheorie gelöst, und zwar deshalb: Es sei durch diese Fassung des § 435 klar, daß der Empfänger im Falle des Verlustes des Gutes sich die Frachtklage des Absenders zedieren und damit auch sich die Einreden des Frachtführers aus der Person des Absenders gefallen lassen müsse; darnach aber sei es nicht richtig, wenn der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte ein formell und materiell eigenes Recht gegen den Frachtführer erlange, der letztere also schlechter, der erstere hingegen besser als im Falle der Nichtankunft gestellt wäre. Treffend bemerkt hiergegen Leutke S. 39, daß das Gesetz zweifellos dem Empfänger nach Ankunft des Gutes größere Rechte habe geben wollen, als im Falle der Nichtankunft. Die Verpflichtung des Empfängers nach § 436 stellt Buchmann als die Wirkung eines per facta concludentia abgeschlossenen Vertrages hin. Was oben gegen die von Buchmann aufgenommenen Theorien über die Entstehung der Rechte und Pflichten des Empfängers vorgebracht worden ist, hat auch gegen ihn zu gelten.

Schluß.

Durch die hier vertretene juristische Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft ist nicht nur für dieses Problem als ganzes eine auf dem heute geltenden Rechtssystem fußende Antwort gefunden, sondern es sind auch eine Reihe von wichtigen, für das praktische Leben bedeutungsvollen Einzelfragen gelöst worden, die damit im engsten Zusammenhang stehen. Zwar hatte, wie dargetan worden war, der Gesetzgeber bei Schaffung der Rechtssätze über das Frachtgeschäft alles getan, um eine scharfe und zweifelsfreie Trennung und Umgrenzung der Rechte und Pflichten der am Frachtgeschäft Beteiligten durchzuführen. Indessen wie hätte er der Fülle der Lebenserscheinungen, die wie überall so auch hier dem Gesetze gegenüberstehen, in seinen kurzen Worten Herr zu werden vermocht? Hier den vom Gesetzgeber geschaffenen Grundlinien nachzugehen, ihn, wo er Lücken gelassen, zu ergänzen und so einen möglichst lückenlosen Rechtsbau zu schaffen, diese Aufgabe fiel der Wissenschaft und Rechtsprechung zu. Der in der vorliegenden Abhandlung angestellte Versuch, die Stellung des Empfängers mit Hilfe der Grundsätze über die Verträge auf Leistung an Dritte näher auszubauen, galt diesem Zwecke; daß er, soweit dies überhaupt möglich, erreicht werde, war das Bestreben des Verfassers.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.